



In Pesaro an der italienischen Adriaküste nahm im Frühjahr 1911 eine Legende ihren Anfang. Es begann beinahe zufällig: Teresa Boni Benelli, seit vier Jahren Witwe, suchte nach einer ernsthaften Beschäftigung für ihre sechs Söhne. Das Beste wäre, so dachte sie sich, wenn sie für alle sechs eine gemeinsame Arbeit fände. Als tatkräftige Frau veräußerte sie ein paar Grundstücke aus dem Familienbesitz und kaufte vom Erlös eine Reihe von Maschinen, die sie in einem Flügel ihres großen Hauses aufstellen ließ: Die Officina Meccanica Benelli war entstanden die eine der berühmtesten italienischen Firmen werden sollte.

An den Drehbänken und Fräsen standen die sechs Brüder, die allerdings nicht viel von Technik verstanden. In der Stadt mag es damals vier oder fünf Automobile gegeben zu haben, für die es Ersatzteile praktisch nicht zu bekommen waren. Diesem Betätigungsfeld wollten sich die Brüder Benelli widmen: Sie begannen Autos und Motorräder zu reparieren, Ersatzteile nach Maß anzufertigen und das ein oder andere Jagdgewehr zu überholen. Das Geschäft lief gut bis ein Erdbeben 1916 die Werkstatt völlig zerstörte. Es hätte das Ende sein können.

Doch das Schicksal wollte es anders: Verwandte schenkten den Brüdern Bauland und so konnten sie sich vergrößern anstatt in eine andere Stadt zu ziehen. Der führende Kopf der Brüder war Giovanni. Sie verbrachten Stunden bis tief in die Nacht damit, einem Traum Gestalt zu verleihen: dem ersten Motor der Marke Benelli. Es dauerte 8 Jahre, doch schließlich war ein 75cm³ - Zweitakter mit einer ausgeklügelten Mechanik Wirklichkeit geworden der auf der ersten Mailänder Mustermesse große Zustimmung fand. Die Brüder montierten ihren Motor auf einer Gabel eines Fahrrades. Das Ergebnis befriedigte allerdings nicht, denn der Rahmen hielt der Belastung nicht stand.

Ein nächster Schritt war erforderlich, und 1921 entstand das erste komplette Benelli Motorrad: Es war mit dem bereits vorhanden, lediglich auf 98 cm³ vergrößerten Zweitaktmotor, einem separaten Zweiganggetriebe und Kettenprimärtrieb ausgerüstet. Alles in allem war es für die damalige Zeit eine beinahe revolutionäre Neuheit. Später folgten 125er und 147 cm³ Modelle aus denen auch Rennversionen entstanden, so bereits 1923 mit guter Plazierung in Monza.

In Konkurrenz zu den großen Firmen zu treten, machte einen weiteren Schritt zwingend erforderlich: Die Entwicklung eines Viertaktmotors stand an. 1927 war der Prototyp fertig mit einem Hubraum von 172 cm³. Die Leistung des Motors betrug etwa 11 PS bei 6500 U/min, was genügte, um eine Spitzengeschwindigkeit von 140 km/h zu erreichen. 1935 entstand eine Kopie des 175ers der 250er Doppelnockenwellenmotors: Zugleich wurde eine 500er Rennmaschine auf die Piste geschickt, die etwa 50 PS leistete. Sie wog 134kg und erreichte eine Spitzengeschwindigkeit von über 190 km/h. Die Erwartungen wurden jedoch im Renneinsatz nicht erfüllt und so verschwand sie auch gleich wieder. Geprägt durch die Kriegswirren mussten die Benelli Brüder wieder von Null anfangen. So kauften sie in der Nachkriegszeit 1000er von gebrauchten Armeemotorrädern von Matchless, BSA und ein paar Harley-Davidson.

Durch Sammeln von Erfahrungen in Österreich und Deutschland entwickelten sie wieder neue Maschinen vornehmlich für den Rennsport. 250er Modelle waren angesagt die 1962 – 1964 mit Leistungen von 40 – 50 PS und Drehzahlen bis 13000 U/min entfalteten. Geschwindigkeiten erhöhten sich auf 230 km/h. In den späten 60zigern war die Entwicklung bei 500 cm³ Maschinen angelangt und bereits 1974 entstand die erste Serien-Sechszylindermaschine – die Benelli 750 Sei mit 71 PS und einer Höchstgeschwindigkeit von 180km/h. 1977 wurde sie mit einem 900 cm³ Motor ausgestattet die 80 PS leistete und eine Höchstgeschwindigkeit von 210km/h zuließ.