

Di Alessandro Gueli



BOMBA INTELLIGENTE

La nuova Benelli Tnt 899 è straordinariamente divertente, efficace, più guidabile e meno rabbiosa della sorellona 1130. Fascino e carattere estetico vanno a nozze con un tre cilindri gustoso, ricco di coppia e di cavalli, tenuti a bada da una ciclistica perfetta

COME SI PRESENTA

L'aspetto alieno della TNT è mantenuto, eclettico e particolare, sicuramente distingue la razza Benelli dalle

altre due ruote.

Il frontale appare meno vistoso, meno imponente, grazie al nuovo cupolino, ridotto nelle dimensioni, più

compatto e più semplice. La zona serbatoio è massiccia, sembra il torace di un culturista anabolizzato, fianchetti e serbatoio lanciati in avanti,

essenziali e d'impatto. Non tragga in inganno tanta maestosità perché la TnT, stretta tra le gambe, è striminzita. La parte centrale

della moto è stretta e enconformata, accoglie bene le ginocchia che trovano spazio negli incavi del serbatoio, ben conformato. Passando lo sguardo sulla zona posteriore notiamo una netta diminuzione delle forme e dei volumi, coda sottile e sfuggente che termina con il silenziatore di scarico, sotto sella, poco visibile ma molto udibile!

Proposta in due versioni, base e S, si differenzia dalla 1130 per alcuni particolari, rivisti e riprogettati per abbattere i costi di produzione.

Nuovo il cupolino, la strumentazione, più compatta e moderna nella grafica, resta completa e offre tutte le informazioni utili, viene fissata alla moto mediante un nuovo telaio, in ferro, più semplice e snello del precedente. Anche la cornice che racchiude la nuova strumentazione è stata ripensata, realizzata in plastica, sostituisce quella in carbonio della 1130.

Novità anche nella meccanica, molti infatti sono i componenti progettati per questa 899. Nuovi i pistoni, le bielle, l'albero motore, le teste.

La qualità costruttiva è cresciuta, si percepisce ammirando da vicino questa muscolosa naked, lo si avverte salendoci in sella. Tutto è perfettamente verniciato e accoppiato, la qualità della componentistica è di elevata fattura, la ricercatezza del particolare ammirevole.

Colpisce il telaio, a traliccio in tubi di acciaio anodizzato in nero, bellissime le pedane di pilota e passeggero, minu-

ti e ricercate nel design, rimangono in ogni caso funzionali.

La versione base è disponibile nella sola ed elegante colorazione nera, la S nell'aggressiva livrea arancio si distingue per alcuni interessanti dettagli; la forcella upside down ha un diametro di 43mm contro i 50mm della base, è regolabile nell'idraulica in estensione. La sella è in due pezzi, più sportiva resta comunque confortevole. Parafango anteriore e puntale in pregiato carbonio.

GAS IN MANO

Il motore, seppur ridotto nella cubatura e nelle prestazioni massime, rimane un esempio di elasticità e prontezza. L'899 è in grado di girare più alto, l'allungo è maggiore e la lancetta del contagiri sfiora senza problemi quota 10.000. Conviene però cambiare prima, intorno a 9.500, sfruttando l'ottima composità di questo 3 cilindri.

I bassi regimi sono uno spasso, a partire da 2.500 giri questa TnT scatta in avanti con forza, l'erogazione è pulita e raggiunti i medi regimi i muscoli si fanno sentire. Tra i 3.000 e i 5000 la forza espressa da questo motore è galvanizzante, il tiro poderoso. Possiamo cambiare rapporto, goderci la coppia generosa oppure insistere con il gas per godere del buon allungo, progressivo e divertente. Cambio preciso, l'escursione della leva è ridotta e, anche nelle cambiate più selvagge, non si presentano impuntamenti o fastidiosi scalini.

Un'altra nota positiva è il sound di scarico, che si riconferma davvero grintoso ed emozionale, senza risultare fastidioso, è una gasante colonna sonora. I dati poi confermano le sensazioni provate in sella, 119.6 cavalli a 10.000 giri, una coppia di 8,6 kgm a 7.600 giri.

Il test di 120km è avvenuto su di una panoramica strada che da Pesaro porta ad Urbania, un percorso tutto curve, veloce ed efficace, dove la 899 si sente a proprio agio.

La nuova Benelli è stabile, scende in piega con progressione, non è velocissima a cambiare direzione ma impostata la traiettoria la mantiene come su un binario. Infonde sicurezza ed invita ad osare; la forcella (regolabile sulla S) è un giusto compromesso tra confort e prestazioni, rimane solida in staccata e fedele in percorrenza di curva, non patisce buche e sconnessioni, copia bene le asperità e contribuisce a mantenere l'assetto neutro. Il monoammortizzatore posteriore copia fedelmente il carattere della forcella, giusto mix tra comodità e solidità, copia degnamente i fondi sconnessi, mantiene il retrotreno stabile e dona sensibilità in uscita di curva, offre la regolazione idraulica in estensione e precarico molla.

Tanta grinta, ottima ciclistica, look "Benelli" e comodità; La TnT non stanca, la sella derivata dalla Tre K è confortevole, agevole negli spostamenti del corpo, ottimo il grip, sostiene a dovere e non affatica anche dopo ore di guida. La postura è

azzeccata, adatta a tutte le taglie, manubrio largo e vicino al busto, pedane ben arretrate, rastremate nel look, offrono un ottimo grip.

Frenata efficace e sicura, potendo contare sui due dischi flottanti anteriori da 320mm, morsi da pinze a 4 pistoncini, potente e molto modulabile, con un dito si fa tutto. Il posteriore ospita un



singolo disco da 240 mm, con pinza a 2 pistoncini, anch'esso modulabile e gestibile, arriva al bloccaggio solo se richiesto dal pilota.

In conclusione possiamo dire che la TnT 899 è sicuramente più umana, adatta quindi anche al pilota meno esperto che in sella alla 1130 avrebbe qualche difficoltà. Agile, facile se si usa il gas con parsimonia, cattiva ed emozionale se la si vuole far correre.

Il tre cilindri rimane esplosivo, il look molto particolare sicuramente colpisce in positivo, Ottimo il fattore prezzo: 9.890 euro la base, 10.490 euro la S.