

"Ridotta" va anche

Grazie al motore di minore cilindrata, vigoroso ma non impegnativo, la TNT 899 è facile e divertente. In curva è precisa ma va guidata "di forza", le sospensioni sono rigide, i freni validi. Il prezzo è buono, soprattutto per la versione "base"

Come è fatta

Per puntare a vendite più "sostanziose", la Benelli ha affiancato alla potente (e costosa) TNT 1130 questa versione 899 con cilindrata, potenza e soprattutto prezzo più "abbordabili". Due le versioni: la S in queste pagine, e la "base" a soli 9.890 euro. La prima ha sospensioni regolabili e particolari "ricchi" come il portatarga di alluminio, il parafrangente anteriore e il puntale in carbonio. La versione base invece ha una sella in un unico pezzo (più comoda) e sospensioni più morbide, ma non regolabili. I freni sono gli stessi per entrambe, tre dischi con pinze tradizionali (niente attacco radiale). Rispetto al motore 1130, questo 899 monta nuove testate e camere di scoppio, in modo da

rispettare la Euro 3 ma anche di avere consumi ridotti e un'erogazione regolare, non scorbatica come quella del vecchio tre cilindri Benelli 899 (montato sulla prima Tornado). La posizione di guida è immutata, sempre col busto piuttosto inclinato in avanti: pedane, manubrio e sella sono alla giusta distanza e le ginocchia stringono per bene il serbatoio. Tutto sommato buone le finiture: alcuni particolari sono un po' economici ma non disturbano vista la tecnica, le prestazioni e il prezzo.

meglio



MOLTO "CATTIVA"

L'arancio è una nuova tinta che dona parecchio alla TNT. Peccato che sia disponibile solo per la 899 S e non per la "base", offerta solo in nero totale per telaio e carrozzeria

LA CARTA D'IDENTITÀ

DATI TECNICI (dichiarati dalla Casa)

Motore	tre cilindri 4 tempi
Cilindrata cm ³	899
Raffreddamento	a liquido
Alimentazione	a iniezione
Cambio	a 6 marce
Potenza CV (kW)/giri	119,6 (88)/9.500
Freno anteriore	a doppio disco
Freno posteriore	a disco
Velocità massima km/h	nd

DIMENSIONI

Altezza sella cm	82
Interasse cm	144,3
Lunghezza cm	213
Peso kg	199
Pneumatico anteriore	120/70-17"
Pneumatico posteriore	190/50-17"
Capacità serbatoio litri	16
Riserva litri	nd

PER COMPRARLA

Prezzo euro	10.490
Consegna	immediata
Informazioni clienti	0721.41871

QUALE MODELLO AFFIANCA TNT SPORT EVO



La versione di 1.130 cm³ non è una moto adatta a tutti, perché ha un motore molto potente e "scorbatico" nell'erogazione. Il telaio è sempre a traliccio in tubi d'acciaio, la componentistica è di qualità con sospensioni regolabili e pinze radiali. Il prezzo è "salato": 13.900 euro.

VA BENE PER...

	SI	NO
La città	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
I lunghi viaggi	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Le gite brevi	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Autostrade e tangenziali	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

costa
€ 10.490
franco concessionario

Euro 3

Come va

Bastano pochi metri per prendere confidenza con la TNT "piccola": il nuovo motore 899 non mette mai in difficoltà, nonostante abbia molti cavalli (quasi 120 CV a 9.500 giri) riprende anche in sesta senza strappi già da 2.000 giri, per poi allungare vigoroso fino a che non interviene il limitatore. In curva la TNT è sempre precisa e segue sempre le traiettorie impostate con sicurezza a qualsiasi

andatura: per farla rendere al meglio comunque è meglio guidarla "di forza" agendo con decisione su pedane e manubrio. La frenata è buona, potente anche se non ci sono le pinze radiali: nelle staccate violente il posteriore si alleggerisce ed è facile bloccare la ruota. Piuttosto rigide le sospensioni: se volete una TNT più comoda, prendete la 899 base.

**HA L'ARIA POVERA**

Nonostante sia completa, la strumentazione ha un aspetto "economico"

**L'INSETTO NON RIPARA**

Il cupolino col doppio faro a "testa d'insetto" è lo stesso di tutte le TNT. La protezione dall'aria è inesistente

**POTENTI E DOSABILI**

Non ci sono le pinze radiali, ma i freni della TNT sono potentissimi. La forcella è completamente regolabile

**SCELTE RAFFINATE**

Bello e valido il forcellone a traliccio in tubi d'acciaio come il telaio. Esuberante il freno



TNT 899 S in breve

COMFORT

Discreto, la posizione di guida è un po' caricata in avanti, ma affatica solo dopo parecchi chilometri. Poche le vibrazioni, piuttosto dure le sospensioni

SU STRADA

Dà subito confidenza: stabile sul dritto, in curva è precisa e ben piantata, ma va guidata con decisione. Il motore spinge sempre e bene

SICUREZZA

L'impianto frenante, pur non avendo le pinze radiali, è ben a punto e ben dosabile (dietro un po' meno). La tenuta di strada è sempre sicura

VALE LA SPESA?

La versione base a meno di 10.000 euro è molto interessante, la dotazione è comunque di buon livello, da vedere solo la tenuta dell'usato