

Het is geen geheim dat Benelli de laatste jaren met enkele miljoenen euro's verlies gedraaid heeft. De komst van de nieuwe TNT 899 moet een eerste grote stap zijn op weg naar zwarte, in plaats van rode cijfers in de Benelli boekhouding.

De afgelopen 15 jaar zijn niet bepaald zonder slag of stoot verlopen voor het herboren merk Benelli. Geheel naar Italiaanse traditie kende het merk in haar nieuwe geschiedenis al snel de nodige ups en downs gepaard gaand met stilvallen en weer opstarten van de productie. De meeste van ons kennen het merk van de Tornado 900 Superbike waarmee de wedergeboorte aanving en de latere TNT 1130 Naked. Schitterende modellen waarvan de techniek jammer genoeg niet op hetzelfde niveau verkeerde als het design. In 2005 kwamen merknaam en fabriek in Chinese handen en daarmee kwam er ook weer kapitaal beschikbaar voor de ontwikkeling van een aantal nieuwe modellen.

Nieuwe modellen, zoals deze TNT 899.



tekst Tor Sagen
foto's Alberto Cervetti

Vreemd eigenlijk.. De 1130 driecilindermotor was gebaseerd op de oude 900 en de nieuwe 899 is weer gebaseerd op de 1130!

KORTE SLAG

Om dat voor elkaar te krijgen diende Benelli uiteraard wel het nodige aan nieuwe blokonderdelen te ontwikkelen. Cilinderkoppen, krukas, drijfstangen en zuigers zijn allemaal nieuw, maar de cilinderwanden zijn wel gelijk gebleven aan die van de 1130. Dat betekent een kortere slag voor de 899 en volgens Benelli is dat een van de redenen waarom de nieuwe driepitter een grote mechanische betrouwbaarheid moet hebben. De relatief kleine slag betekent ook dat het blok graag toeren draait en dat doet de 899 dan ook. Hij huilt het uit als je hem in een razend tempo door zijn zesversnellingsbak jaagt. Een van de doelstellingen achter de nieuwe 899 is een Benelli Naked voor een aantrekkelijke prijs te kunnen neerzetten, naast de duurdere en exclusievere 1130. Dat streven is op een aantal plaatsen terug te zien. Het nieuwe ruitje is van een eenvoudiger ontwerp en daarom goedkoper te produceren, bijvoorbeeld. Het instrument-paneel is ook simpeler en nu ondergebracht is een goedkoper plastic behuizing. Het subframe waaraan het geheel is opgehangen, is nu van staal in plaats van gegoten aluminium. De stuurhelften zijn nu eveneens van staal in plaats van aluminium, maar Benelli verklaart dat dit een stap is die meer te maken heeft met het reduceren van het trillingsniveau, dan met het verlagen van de kostprijs. De 899 wordt in twee verschillende versies op de markt gebracht; Een standaard TNT 899 en een 899S. De S-versie heeft een volledig instelbare 43 mm voorvork en een tweedelig zitje, waar de standaardversie het met een niet instelbare 50 mm USD en een eendelig zitje moet doen. De standaard 899 is daarbij leverbaar in elke kleur, zolang het zwart is, terwijl de S in oranje de fabriek uit rolt. De S is ook optisch nog wat smakelijker met een voorspatbordje en zijpaneel in carbon. Het verschil in prijs zal in Nederland ca. 500 euro zijn.

BENELLI TNT899

LICHTER EXPLOSIEF



Hij wil best op zijn achterwiel, maar de vraag is of de motor dergelijk 'misbruik' wel op prijs stelt...

IN- EN OPSTAPPEN

Benelli claimt voor beide uitvoeringen een drooggewicht van 199 kilo, maar je zou toch verwachten dat de 43 mm vork en de carbon-delen er voor zorgen dat de S iets lichter is dan de standaard. Werk voor de weegschaal zodra we de motoren thuis aan de tand kunnen gaan voelen. Geen verschillen in ieder geval bij het motorische gedeelte; Voor zowel de standaard als de S wordt een vermogen opgegeven van 120 pk/9.500 tpm en een koppel van 88 Nm/8.000 tpm. Het vermogen komt er niet zo spectaculair in als bij de 1130 en ook het koppel is een flink stuk lager dan bij de brute stamvader van de Benelli Naked-lijn. De 899 is daarmee meteen een veel minder intimiderende motor en dat is precies wat Benelli wilde met dit model, dat het merk voor veel meer rijders aantrekkelijk en bereikbaar moet maken. Binnenkort zal Benelli nog een stap verder in de richting van 'gebruiksvriendelijk' en 'niet-agressief' maken, met de introductie van de 750 cc tweecilinder die als een echt instapmodel neergezet zal worden. Tot het zover is zal deze Tornado Naked Tre 899 de rol van instapmodel moeten vervullen. Op de mooie route rondom thuisbasis Pesaro bewijst de motor in ieder geval dan wel een instapmodel met heel veel pit te zijn. Het vermogen van het 899 blok mag dan naast de beestachtige prestaties van de 1130 wat magertjes afsteken, maar vergist u zich niet... Dit is nog steeds een 899 cc driebcilinder en 120 pk is een vermogen waarmee je op een Naked nog steeds heel spannende avonturen kunt beleven. Zoals we wel gewend zijn van de Benelli driebcilinders laat het blok in zijn stationairloop al een waar concert aan mechanisch geluid horen. Niet te vergelijken met het bescheiden gieren van een Triumph driebcilinderblok, dat ook in alle andere opzichten toch wel een veel beschaafder indruk maakt.

STANDAARD

In de slipstream van een Benelli testrijder, die niets meer hoeft te leren over de snelste manier om door stadsverkeer heen te ploegen, kom ik aan bij de bergweggetjes waar deze Naked zijn beste kunnen aan me mag gaan tonen. We beginnen met een paar snelle derde versnellingsbochten om al snel in een nog veel krappere labyrint van haarspelden en nog meer haarspelden terecht te komen. Een goed terrein om te ontdekken dat het koppel van deze 899 nog steeds vet genoeg is, om ook in een versnelling te hoog makkelijk uit de bochten weg te komen. Dit is geen 600 cc viercilinder, maar een 899 cc driepitter en dat voel je. Lekker agressief

“Lekker agressief triplegeluid erbij en het blijkt helemaal niet moeilijk om het erg goed naar je zin te hebben in het zadel van deze Benelli.”

triplegeluid erbij en het blijkt helemaal niet moeilijk om het erg goed naar je zin te hebben in het zadel van deze Benelli. Het stalen buisframe voelt erg stijf aan, maar het rijwielgedeelte geeft het sturen met de 899 wel een wat apart karakter. Hoe verder je gaat met de hellingshoek in een bocht, hoe makkelijker hij nog verder plat wil gaan. Dat is op zich geen probleem, maar er ontbreekt wat 'gevoel' hier en daar. Je moet er wel echt op willen (en kunnen...) vertrouwen dat het allemaal blijft gaan zoals je in gedachten had. Het is voor mij lastig in te schatten wat de Dunlops D 208RR nog over hebben. Dit zijn sowieso al niet mijn favoriete banden en ik zag ook dat de productiemodellen uitgerust zijn met Dunlop Qualifiers. Op een paar plekken moest ik even extra opletten om niet te wijd te gaan in een bocht, hoewel ik moet toegeven dat de stof- en zandlaag op deze wegen ook al niet



techniek Benelli TNT899T(S)

motor	Watergekoelde driebcilinder in lijn.
cilinderkop	DOHC, vier kleppen per cilinder.
compressie	12,5 : 1.
boring x slag	88 x 49,2 mm.
cilinderinhoud	899 cc.
carburatie	Electronische injectie. 53 mm gasklephuisen.
transmissie	Natte, meervoudige platenkoppeling, zesversnellingsbak, O-ring ketting.
max vermogen	Opgegeven: 88 kW(119,6 pk)@9500 tpm
max koppel	Opgegeven: 88 Nm@8.000 tpm.
rijwielgedeelte	Stalen trellis buizenframe.
wielbasis	1443 mm.
balhoofdhoek	n.o.
naloop	n.o.
vering voor	50 mm USD, veerweg 120 mm. (43 mm USD, volledig instelbaar. Veerweg: 120 mm.)
achter	Progressive monoshock. Uitgaande demping en veervoorspanning instelbaar. Veerweg: 120 mm.
remmen voor	Dubbele, zwevende 320 mm Brembo met vierzuiger remklauwen.
en achter	Enkele 240 mm schijfrem met dubbelzuiger klauw.
banden	Dunlop. 120/70-17 en 190/50-17.
zithoogte	820 mm.
drooggewicht	Opgegeven: 199 kg.
tankinhoud	16 L.
prijs	€ 11.227,- (€ 11.788,-)
importeur	RAD NV, Landegemstraat 4, BE - 9031 Drongen. tel: + 32 (0)9 282 94 10.



Minimale verschillen tussen de 'standaard' en de S versie, maar in de (rij-)praktijk toch net voldoende om de voorkeur aan de S te geven. Erg mooi zijn ze allebei! (Als je van een dergelijk 'niet al te ingetogen' design houdt tenminste...)



De S versie van de 899 is agressiever en met meer vertrouwen te sturen.

Het briesende driecilinderblok staat, ook in deze versie met kortere slag, garant voor een totaal andere rijervaring dan op een vierpitter of twin. De typische Benelli-oplossing voor frame en swingarm werkt ook in 899 versie prima en doet veel goeds voor het totaal design van de Chinees-Italiaanse Naked.

in werkelijkheid al op 10.500 tpm tegen de begrenzer aan hikte. De relatie tussen het mechaniek van het blok en de electronica lijkt me niet altijd even geslaagd. Het blijft dan ook te bezien of de TNT onderdelen die speciaal voor deze versie gemaakt zijn, op de langere duur betrouwbaar zijn. Beide modellen functioneerden, op de toerenteller na dan, gedurende deze introductiedag prima, maar er zijn toch nog wel een paar punten waaraan ik me zou storen als eigenaar van een TNT. Het altijd nadrukkelijk aanwezige mechanische geluid bijvoorbeeld, of de koppeling die duidelijk niet van extra belasting tbv een paar wheelies houdt. Benelli zou eens kunnen overwegen het complete design van het motorblok grondig te herzien. Het nog resterende 'vlees' tussen de cilinderwanden van de drie cilinders is erg dun bij de 1130 en dus ook bij deze 899. De 1130 is aan het eind van zijn ontwikkeling en kan niet verder meer opgeboord worden terwijl een langere slag ook geen optie meer is. Maar, dat neemt allemaal niet weg dat zowel de 899 als de 1130 heel opwindende fietsen zijn om mee onderweg te zijn.

erg veel deed voor het vertrouwen in de grip van de banden. De Brembo vierzuiger rem doet het zo goed als je van dit vertrouwde spul mag verwachten. Prima keus op een model als deze Naked, die vooral ook betaalbaar moest blijven, maar natuurlijk niet zo lekker 'bling' als de nieuwste radiale remmen uit hetzelfde huis.

S Na de lunch kon ik de zwarte 899 omruilen voor een oranje S. Meteen valt op dat het zitje van de S een sportiever zadel is, geleend van de grotere TNT modellen. Op de een of andere manier geeft dat toch wat meer 'grip' en gevoel voor het achterwerk als je actief aan het sporten bent. De voorkant van de S geeft me duidelijk meer gevoel en ook de rem doet het voor mij beter dan die van de standaard 899. Veel meer

verschillen zijn er niet te merken, maar ik zou zeggen dat dit (samen met de gave kleur en de carbon details) toch weldegelijk het extra geld waard is. De S stuurt er net even zekerder en vertrouwder mee en als ik de aanschaf van een 899 zou overwegen, dan zou het op zeker over de S versie gaan. Het is niet moeilijk om de driecilinder in zijn eerste versnelling op het achterwiel te zetten. In zijn twee datzelfde doen is alweer wat lastiger. Juist als je voor dit soort trucs de Benelli wat extra op zijn donder begint te geven, kruipt bij mij de twijfel over de technische betrouwbaarheid weer op. Ik kan die koppeling niet voor 100% vertrouwen en tijdens mijn rit door de bergen wilde de toerenteller het ook niet altijd even goed doen. Verscheidene keren kwam het voor dat de teller niet meer dan 7.000 tpm aangaf, maar het blok

EMOTIE

De Benelli TNT in de S versie gaat als vergif door de bochten en het is in alle opzichten een erg lekkere en leuke motor om mee van het motorrijden te genieten. De Benelli driepitters zijn motoren waarvoor je je hart moet openstellen. Voor zo'n (Chinees-) Italiaanse driepitter kiezen is iets waarbij veel emotie komt kijken. Mensen die alleen maar een mooie en 100% betrouwbare Naked willen moeten een Honda Hornet 1000 kopen en deze Benelli laten staan. Dit is geen motor die je koopt voor woon-werk verkeer, of voor alleen maar korte ritjes. Het jaargemiddelde van mijn eigen woon-werk en vanalles-en-nog-wat fiets is zo'n 10.000 km. Ik zou voor dat werk geen TNT 899 willen hebben. Dit is veel meer een motor 'voor d'rbij'. Zie het als een moderne Café Racer, waar je je op zondag mee kunt uitleven en waar je zo nu en dan een circuitdag mee rijdt. Daarvoor is hij speciaal genoeg, betrouwbaar genoeg en vooral ook gaaf genoeg! ●

