

UN'IDEA ITALIANA

Prova su strada della nuova Benelli TNT 899.

di Franco Bartoli

Mentre in Spagna andava in onda la presentazione del nuovo Monster, in quel di Pesaro ci si accingeva all'esordio nel settore naked della nuova TNT 899, una proposta più amichevole della versione da 1130 cc che, a detta di tutti, si è rivelata troppo muscolosa e potente per una moto completamente priva di protezione aerodinamica e pensata per un uso prettamente stradale.

La concomitanza fra le due presentazioni ci ha fatto quindi balenare l'idea di una sorta di comparativa a distanza, un confronto fra un "must" del settore, anzi, la moto che di fatto ha creato un nuovo segmento nel settore motociclistico, quello delle naked per appunto, e una new entry di belle speranze e, comunque, dal cuore sempre italiano.

Non bisogna infatti dimenticare come la Benelli, anche se di proprietà di una società cinese, sia in tutto e per tutto un'azienda italiana, con sede nelle Marche, e con personale e tecnici italiani.

E' quindi un piacere per noi valutare direttamente se i molti sforzi effettuati dalla Benelli, prima con i Merloni e ora con la nuova proprietà, per tornare ai livelli che le erano consoni diversi decenni fa siano approdati a risultati concreti.





Le due versioni della Benelli TNT 899: a sinistra la S, disponibile nella sola livrea arancio e con forcella regolabile, mentre a destra vediamo la Base, con forcella non regolabile di maggior diametro, prevista nel solo colore nero.

Allora andiamo subito al nocciolo della questione: a noi la Benelli 899 è piaciuta. E' una moto divertente, dotata di una personalità molto particolare, che la fa distinguere in un mercato assai affollato di proposte.

Del resto che sia un modello "fuori dal coro" lo si capisce subito: la sua linea è molto Benelli, ovvero spigolosa, aggressiva, con particolari che saltano subito all'occhio, come le due ventole posizionate lateralmente e il nuovo cupolino.

Plastiche e accoppiamenti ci sono sembrati di buon livello, migliorando quello che era un po' il punto debole della produzione della Casa pesarese negli ultimi tempi.

Unico appunto, il cruscotto dall'aspetto dimesso, con una strumentazione di difficile lettura, anche se è già arrivata in redazione la foto del nuovo cruscotto che prenderà il posto di quello mon-

tato sulla moto da noi provata.

La posizione di guida è ottima, un buon compromesso fra comodità e assetto sportivo: appena caricata sui polsi, senza essere eccessivamente

Il terreno ideale della Benelli TNT 899 sono le strade che si snodano tra le colline. Il motore è pronto, ma non mette in soggezione.

affaticante, consente di "sentire" subito le caratteristiche dinamiche della moto.

Solite dolenti note sul fronte del passeggero, considerato un optional come

sempre più spesso avviene: a lui (o lei) è dedicato solo un piccolo strapuntino con pedane molto vicine alla seduta. Nel caso, quindi, dotarsi di compagnia molto affezionata, così da dimenticare l'innegabile scomodità dell'offerta!

Passando al motore, le caratteristiche del propulsore sono senz'altro l'aspetto che colpisce di più: il tre cilindri trova in questa cubatura il suo status ideale: elastico, ma anche grintoso una volta superati i 7000 giri.

Solo una lieve indecisione verso i 6000 giri, poi il tre cilindri benelliano riprende a spingere con notevole forza fino ai 10.500 indicati.

Non è quindi una moto difficile, in quanto può essere guidata con una certa flemma, magari con una marcia più alta del dovuto, facendo forza appunto sulle innegabili doti del motore che, anche in sesta, riprende senza difficoltà dai 2500 giri. Anche in caso di

guida sportiva, comunque, la reazione all'apertura decisa del gas non è mai eccessivamente aggressiva, dando quindi una piacevole sensazione di controllo del mezzo.

Non ha, dunque, le reazioni della 1130, una moto che può mettere in soggezione il pilota meno esperto, ma è sempre amichevole, come se fosse il mezzo a volersi adattare alle caratteristiche del pilota.

Conviene comunque ricordare come la 899 sia accreditata di ben 119 Cv, un dato che chiarisce le sue potenzialità se si decide di fare sul serio.

Tali prestazioni vengono coadiuvate da una ciclistica sincera, da un'impostazione generale che fa sentire il pilota subito a suo agio, grazie anche al baricentro basso e alla posizione di guida azzeccata.

Il suo terreno ideale sono proprio i luoghi in cui si è svolta la presentazione, ovvero le bellissime colline nei dintorni di Urbino: curve su curve, tutte da raccordare, sfruttando lo spunto del propulsore e l'agilità della ciclistica. Tutto molto divertente, e arricchito dal cupo sound dei terminali e dell'aspirazione, il che dà una carica di emozioni in più che non guasta mai.

Con questo modello, quindi, Benelli si presenta nel fortunatissimo settore delle naked sportive con una proposta interessante, anche dal punto di vista del prezzo.

La moto, infatti, verrà commercializzata in due versioni, la Base (solo in colore nero) e la S (solo arancio) al prezzo di, rispettivamente, 9890 e 10.490 Euro. La differenza fra le due versioni è data, oltre che dal colore, dalla diversa forcella, che sulla versione S è completamente regolabile e di 43 mm di diametro, contro i 50 mm (senza regolazioni) di quella montata nel modello Base.

Una proposta interessante, quindi, che consente agli amanti delle moto italiane di trovare una valida alternativa in questo specifico settore.

Certo, il Monster è sempre il Monster, ma se siete in vena di esperienze alternative al bicilindrico fateci pure un pensiero!



Sopra: su strada il comportamento è molto buono: la ciclistica è reattiva e il motore assicura prestazioni generose senza risultare aggressivo, come invece succede sulla versione di maggior cubatura. Sotto: il look della TNT è vistoso e molto moderno.

