

Baby dinamite

La nuda di Pesaro si presenta in una versione più facile, cilindrata ridotta, potenza che non fa paura. Così nasce la piccola 899, tre cilindri come vuole la tradizione di famiglia.

Due versioni disponibili con un prezzo d'attacco da tenere a mente



TESTO MARCO SELVETTI
FOTO ALBERTO CERVETTI

Quei 1.130 centimetri cubi sono ormai una vecchia conoscenza. Quattro anni sono passati dal momento del lancio della prima nuda nata in quella terra di confine tra Marche e Romagna, dove i motori nascono dalla passione, l'intuizione, il buon vino e quel dialetto unico: tutto materiale assolutamente doc da queste parti.

Successo? I numeri di vendita confermano. Il prodotto è piaciuto fin da subito, per le sue linee, per quegli eccessi tecnici che fanno la differenza tra una nuda giapponese ed un prodotto tipicamente europeo, nello specifico italiano. Estetica da lode, ma molto personale, non è detto che piaccia a tutti, di sicuro non lascia indifferenti. Tubi di diverse »

«sezioni danno forma a telaio e forcellone, i primi in acciaio uniti alle piastre di attacco in alluminio con colla aeronautica. L'analisi sommaria però prende seriamente in considerazione il fulcro del progetto, quel tre cilindri a 12 valvole che è il carattere distintivo: appartiene a Triumph e a Benelli e a nessun altro al mondo. Così accade che anche la piccola che rinuncia a 232 centimetri cubi di cilindrata si permetta di fare la voce grossa ad un altro livello, leggermente meno prestazionale se vogliamo, ma senza tradire le aspettative, anzi mettendo in luce buone doti di guida sportiva come è nel dna della piccola factory in verde. I cavalli rimasti non sono pochi, anzi: 120 non sono buoni, sono ottimi per divertirsi per strada in sicurezza senza temere la scalciata della cilindrata superiore ogni volta che si accarezza il gas. Niente sorprese. Non c'è la ruota posteriore pronta a disarcionare o l'avantreno in costante cabrata. Così si scopre che con la 899 si può far la differenza nel guidato anche a tutto gas. Per il lancio della cilindrata ridotta la TNT



A sinistra, i radiatori del liquido di raffreddamento: nella carenatura sono alloggiati gli indicatori di direzione. A destra, l'inconfondibile frontale con il gruppo ottico sdoppiato. In basso a sinistra, la TNT 899 base (nera) e la "S" arancione.



si declina in due versioni diverse a partire dal colore. Distinguerle è semplice: il nero identifica la versione biposto, definita base, l'arancio invece quella con la S maiuscola. Le differenze sostanziali riguardano la scelta della sella, della forcella e dell'assetto delle sospensioni, nulla di più: tra le due ci sono 600 euro di differenza. Ma entriamo nel vivo della prova facendo

una premessa doverosa. Solo la strumentazione ci ha lasciato perplesso, poco visibile e a volte impreciso nell'indicare il numero di giri. Trattandosi di preserie ci può stare, ci è stato infatti confermato che è già pronta la strumentazione definitiva. Niente di diverso tra la big TNT e la piccola dal punto di vista della posizione in sella, che è raccolta al punto

TNT È PIACIUTA DA SUBITO, PER LE SUE LINEE E PER GLI ECCESSI TECNICI CHE FANNO LA DIFFERENZA TRA UNA NAKED GIAPPONESE E UN PRODOTTO ITALIANO



Non si ferma
compromessi con la qualità
che migliorano solo date in pista.

Il motore è un 1200 cc a 12 valvole, 3 cilindri, che produce 120 CV a 11000 giri/min. È dotato di un sistema di iniezione elettronica e di un sistema di aspirazione a iniezione diretta. Il motore è montato su un telaio in alluminio e acciaio, con un forcellone in acciaio e un forcellone in alluminio. Le sospensioni sono a forcellone e a forcellone. Le ruote sono in lega e pneumatici in gomma. Il motore è montato su un telaio in alluminio e acciaio, con un forcellone in acciaio e un forcellone in alluminio. Le sospensioni sono a forcellone e a forcellone. Le ruote sono in lega e pneumatici in gomma.

Il motore è un 1200 cc a 12 valvole, 3 cilindri, che produce 120 CV a 11000 giri/min. È dotato di un sistema di iniezione elettronica e di un sistema di aspirazione a iniezione diretta. Il motore è montato su un telaio in alluminio e acciaio, con un forcellone in acciaio e un forcellone in alluminio. Le sospensioni sono a forcellone e a forcellone. Le ruote sono in lega e pneumatici in gomma.

**NON C'È LA RUOTA POSTERIORE
PRONTA A DISARCIONARE O
L'AVENTRENO IN COSTANTE
CABRATA. COSÌ SI SCOPRE CHE CON
LA 899 SI PUÒ FAR LA DIFFERENZA
NEL GUIDATO ANCHE A TUTTO GAS**

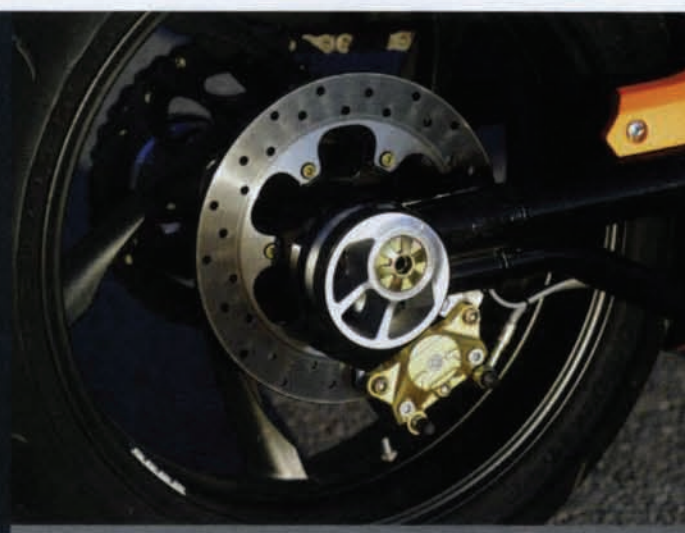


A destra, la compatta
strumentazione,
analogico-digitale
come è ormai d'uso
comune sulle moto di
ultima generazione.

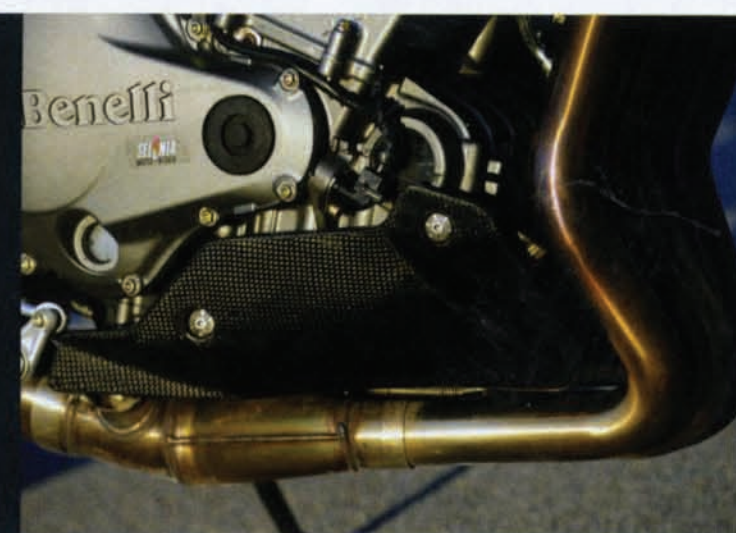




A sinistra, il bel serbatoio, bicolore nella versione "S", della TNT 899 ha una capacità di 16 litri. A destra, il freno a disco posteriore. Ha un diametro di 240 mm e utilizza una pinza a doppio pistoncino. Notare l'eccentrico che serve a regolare la tensione della catena.



A sinistra, il gruppo freno anteriore si avvale di due impianti Brembo a disco flottante con pinza a quattro pistoncini. Il diametro dei dischi è di 320 mm. A destra, il piccolo puntale del carter motore in carbonio, che identifica la versione "S" della TNT 899.



« giusto, le gambe sono perfette, ben chiuse sotto il serbatoio, alte il giusto sulle pedane che non tradiscono l'origine sportiva. Il manubrio mantiene la stessa curva ma passa dal leggero alluminio al meno prezioso acciaio. La minor nobiltà del materiale permette però di smorzare ulteriormente le vibrazioni che in precedenza stuzzicavano i palmi delle mani. Davanti due dischi Brembo da 320 mm con pinze a quattro pistoni, pacchetto dal mordente giusto, senza gli eccessi del mondo radiale, adatto quindi per far festa sulle strade tutte

CI SI AFFIDA ALL'ORECCHIO E AL SOUND RAUCO E UNICO DEL TRE CILINDRI IN LINEA

Totalmente spogliata, la TNT evidenzia il suo sofisticato design. Inconfondibile il telaio in tubi paralleli e uniti a piastre pressofuse tramite incollaggi ad alta resistenza.

curve. Dietro un singolo da 240 che lavora perfettamente, con buona modulabilità e risposta contenuta. Tutto sotto controllo, trascurando una volta tanto l'occhiata rapida alla strumentazione, qui ci si affida all'orecchio e al sound raucò e unico del tre cilindri in linea. Buono il matrimonio tra ciclistica e motore: il rigore di forcella e mono

sono ancora più evidenti nella S, preferita da molti tester presenti alla prima presa di contatto, ma che pretende anche più attenzione nella guida. La forcella da 43 regolabile incide meglio l'asfalto ma reagisce molto più rapidamente anche sulle asperità più piccole. La base, con la forcellona da 50 mm senza regolazioni, è più sorniona e morbida, si accompagna meglio alle nostre "meravigliose" e sconesse strade italiane. In soldoni si traduce in una fruibilità maggiore nella vita di tutti i giorni e quindi una guida leggermente meno sportiva ma più

redditizia, anche nell'ipotesi di un eventuale passeggero. Di fatto chi segue rimane sempre un ospite poco gradito coerentemente con la filosofia sportiva della TNT 899. Spazio discreto, sella dura e pedane non troppo alte fugano ogni dubbio. La TNT vuole essere guidata da sola, senza condivisioni di sorta. Si può apprezzare così il tiro motore: dal minimo si spalanca il gas senza incertezza. Da 2mila giri in su tanta



Il terminale di scarico, sottosella, circondato dal gruppo ottico posteriore. Più in basso, sulla piastra portatarga, i due piccoli indicatori di direzione.

bella musica dal jukebox made in Italy. L'iniezione elettronica ha un setting perfetto. Zero effetto on-off, zero esitazioni quando si vuole precisione millimetrica a centro curva. Peccato però che al salire dei giri, indicativamente dai 6mila in su, il carattere cambi rapidamente. Il motore tira meno, diventa ruvido e meno rapido a salire di giri. Insomma, in alto non entusiasma come ai bassi, ma a guardar bene e come spesso »



