



EVOLUÇÃO

EMPENHADA EM APROVEITAR AO MÁXIMO AS NOVAS POSSIBILIDADES DE INVESTIMENTO PROPORCIONADAS PELA ENTRADA EM CENA DA QIANJIANG, OS SEUS NOVOS PROPRIETÁRIOS, A BENELLI INICIOU A RENOVAÇÃO DA SUA GAMA, COMEÇANDO PRECISAMENTE PELO MODELO MAIS EMBLEMÁTICO, A AGRESSIVA NAKED TNT. COM ESTA VERSÃO 899, PROPOSTA A UM PREÇO MAIS COMPETITIVO E COM UM COMPORTAMENTO MAIS EQUILIBRADO, O CONSTRUTOR ITALIANO PRETENDE SUSTENTAR O SEU CRESCIMENTO, PROMETENDO MAIS NOVIDADES PARA O FUTURO.

TEXTO: MÁRIO FIGUEIRAS FOTOS: ALBERTO CERVETTI/BENELLI

Excluindo a gigantesca Piaggio, que apresenta números anuais de produção e vendas assombrosos, a indústria italiana das duas rodas é constituída maioritariamente por empresas de pequena e média dimensão, reflectindo a aposta em produtos de nicho que por norma se posicionam nos segmentos mais elevados das respectivas categorias.

Esta é a realidade da Benelli, o quase centenário construtor sediado em Pesaro, dono de uma herança industrial e desportiva importante, e que produziu 1800 motos em 2007, número que dá bem uma noção da estatura desta fábrica que no entanto encara o futuro com grande optimismo, graças à entrada dos chineses da Qianjiang no seu capital (a marca asiática controla, aliás, a totalidade da Benelli, já que aos 70% detidos pela Zhejiang Qianjiang Motorcycle se juntam os restantes 30% propriedade da sua subsidiária europeia, a Qianjiang Keeway Europe, com sede na Hungria) e às novas possibilidades que se abrem não só devido à entrada de dinheiro 'fresco' como também em função da capacidade tecnológica da QJ, que é um autêntico gigante industrial, com dimensão para produzir 1,2 milhões de motos por ano no seu estabelecimento de Wenling, onde 14 000 operários ocupam uma impressionante área de 670 000 metros quadrados, em instalações certificadas desde 1997 com a norma ISO 9001.

Com esta sólida base de sustentação, a Benelli que não conseguiu prosperar durante o período



A TNT 899 É O PRIMEIRO NOVO MODELO DA BENELLI DEPOIS QUE A MARCA FOI COMPRADA PELO GIGANTE QIANJIANG

TNT 899: FACILIDADE DE UTILIZAÇÃO E 'CARÁCTER' TIPICAMENTE ITALIANO



em que foi liderada pela família Merloni, espera agora recuperar terreno e para além de perseguir um balanço positivo no final do ano, depois de resultados negativos que ascenderam a nove milhões de euros em 2004, estima alcançar em 2008 uma produção total de 3000 motos, número que reflecte não só o lançamento desta versão mais acessível da Tornado Naked Tre (TNT) como também o aguardado lançamento das máquinas de todo-o-terreno, declinadas nas versões de cross, enduro e supermoto.

↘ A TNT 899

A TNT 1130 tem sido uma moto marcante na história recente da Benelli e a verdade é que devido à sua estética agressiva mas acima de tudo às suas qualidades dinâmicas tem merecido um olhar muito positivo por parte dos especialistas do sector e também dos proprietários que optaram pela exclusividade do modelo em detrimento de valores mais 'seguros' num segmento de mercado que actualmente bate todos os recordes em termos de oferta. Mas a 1130 não é uma moto ao alcance de todos, devido ao seu preço mais elevado do que a média do segmento e também por exibir um 'carácter' tipicamente latino, com uma resposta bastante fogosa por parte do característico motor de três cilindros em linha, de modo que a perspectiva de aumento da sua clientela exigiu da marca um posicionamento menos elitista e que procura chegar a condutores mais jovens e também ao público feminino. Por isso, a TNT 899 é muito mais do que uma 1130 com menos capacidade, já que todo o tacto da moto se revela bastante mais amigável, com especial destaque para a taragem das suspensões, mais mole, e que reforça a acessível altura a que está colocado o assento (820mm) que por ser estreito na zona central não coloca qualquer problema para chegar com ambos os pés ao chão. Os comandos

são leves, em especial a embraiagem, por cabo, e atendendo ao formato geral compacto esta será uma moto agradável para toda a gente, onde o guiador tubular assegura um bom controlo sobre a direcção mas sem se revelar exageradamente largo, pelo que não compromete numa utilização mais empenhada ou na cidade.

Uma das alterações mais visíveis face à sua irmã maior é a singular secção dianteira, sem dúvida um dos elementos estéticos mais marcantes da TNT e aqui o estilista espanhol Carles Solsona conseguiu realizar um bom trabalho pois simplificou o conjunto de modo a obter uma redução dos custos de produção mas sem colocar em causa a presença desta máquina, com a sua dupla óptica complementada por uma pequena carenagem que agora acolhe uma instrumentação mais compacta, mas ao mesmo tempo completa e também geradora de uma pou-



pança, num conjunto onde foi suprimido – pelos mesmos motivos – o botão que permitia optar por dois mapas diferentes de gestão do motor.

A 899 cumpre a norma Euro3 e manteve o escape com apenas uma ponteira silenciadora colocada debaixo do assento, à qual está aparafusado o suporte de matrícula, e ao contrário do que esperávamos, os engenheiros da marca conseguiram manter o visceral som emitido pelo três em linha, especialmente quando

rodamos o punho do acelerador e à nota do escape se junta uma agradável tonalidade rouca permitida pela caixa de admissão que possui entradas de ar controladas por um solenóide e que responde aos comandos da gestão electrónica, responsável igualmente pela abertura ou fecho da válvula tipo borboleta colocada no escape. O motor entra em funcionamento sem qualquer dificuldade e a este respeito pareceu-nos que o sistema de arranque foi melhor dimensionado, apresentando depois

um funcionamento regular que é comprovado assim que vamos para a estrada e percebemos que apesar da descida da capacidade não perdeu a sua notável força, permitindo recuperações fulgurantes desde tão cedo quanto as 2000rpm (é possível pedir retomadas em sexta a 60km/h) e mantendo-se sempre cheio – apenas apresenta uma resposta mais plana por volta das 5000/6000rpm – ao longo de toda a faixa de utilização só que ao contrário do seu irmão maior que esgota o seu fôlego às 9000rpm, este mais pequeno 899 gosta de fazer rotação e a verdade é que supera as 11 000rpm com grande alegria, pelo que soma à tradicional forte entrega de binário das unidades com esta arquitectura um alongamento que fará as delícias dos que gostam de esticar as mudanças intermédias entre cada curva e com aquele som – nunca me canso de referir isto – que só os três em ►►



linha geram. Devido à ampla banda de utilização do motor podem adoptar um ritmo rápido mas sem o recurso frequente à caixa de velocidades, aproveitando o generoso binário em baixa rotação, mas também é perfeitamente possível utilizar com mais veemência o selector esquerdo pois a transmissão revela um funcionamento preciso e rápido, melhor do que no motor 1130. A embraiagem apresenta um tacto suave e progressivo mas nas reduções bruscas há que contar com o efeito do travão motor que poderá levar a roda traseira a bloquear sob o efeito da mais elevada taxa de compressão desta unidade (12,5:1 em vez de 11,2:1 na 1130) que herda os generosos êmbolos de 88mm de diâmetro mas viu o curso reduzido de 62 para 49,2mm.

PLURALISTA

Com uma posição de condução que permite um fácil acesso e acomodação a utilizadores de qualquer estatura e com um peso em ordem de marcha anunciado ligeiramente acima dos 200kg, a 899 não exige dotes especiais para começar a ser explorada sem reservas pois para além dos comandos suaves, a sua dinâmica também transmite confiança desde os momentos iniciais, por certo graças ao acerto progressivo das suspensões, algo que é válido para as duas versões, pois a S apresenta possibilidade de ajustamento da forquilha invertida, mas isso não implica uma taragem original diferente face à sua irmã mais barata. No entanto, apesar da 'leitura' perfeita das pequenas irregularidades em ambos os eixos e da capacidade de absorção dos impactos mais pronunciados, as suspensões não comprometem quando aumentamos o ritmo, evitando transferências excessivas de massas ou colocando em causa a capacidade de colocação de potência no solo, pelo que também é possível obter bastante divertimento aos comandos desta máquina, até porque os principais

A mais pequena das TNT será proposta em duas versões que diferem ao nível da decoração e acabamentos, contando a S com elementos em carbono (guarda-lamas e 'spoiler'), assento de duas peças, suporte de matrícula em alumínio e forquilha ajustável



A redução dos custos de produção foi conseguida à custa da racionalização de algumas peças, como o guiador (alumínio na 1130, aço na 899), instrumentação e respectiva 'aranha', agora em tubos de aço, ou carenagem de farol, com um desenho simplificado e menos componentes. O motor de três cilindros em linha manteve os 88mm de diâmetro mas viu o curso reduzido de 62 para 49,2mm, o que obrigou a acertar o veio de equilíbrio. Na cabeça também se registaram alterações, em especial na câmara de combustão e devido ao aumento da taxa de compressão, para favorecer a aceleração mas também para permitir uma temperatura mais elevada dos gases de escape (o catalizador assim o exige), de forma a cumprir a Euro3

O ASSENTO (DE UMA PEÇA NA TNT BASE) É ESTILIZADO MAS NÃO COMPROMETE O NÍVEL DE CONFORTO



O amortecedor traseiro possui as mesmas afinções nos dois modelos (pré-carga da mola e hidráulico em extensão) e pode ser proveniente de dois fornecedores com créditos firmados: Sachs ou ExtremeTech

componentes da ciclística estão bem dimensionados (a forquilha possui bainhas de 50mm de diâmetro na versão normal e 43mm na S, e tanto o quadro como o braço oscilante garantem uma rigidez assinalável) e por isso, apesar do cariz mais pluralista deste modelo, continua a estar bem presente a faceta desportiva da TNT e a herança desportiva da marca. Os travões exibem discos generosos com 320mm de diâmetro, associados a pinças Brembo de quatro êmbolos, mas não há lugar a montagem radial destes elementos nem a bomba é radial, pelo que podemos contar com uma potência assinalável mas sem provocar sustos, o que também justi-

fica a ausência do tacto imediato e da consistência que os conjuntos mais modernos possibilitam. Não é uma travagem de 'último grito' mas enquadra-se perfeitamente na filosofia do modelo. Um dos objectivos do lançamento da TNT 899 é a obtenção de um preço mais competitivo e com o valor de 10 490 / 10 990 euros esta nova naked italiana aproxima-se dos valores pedidos pelas suas rivais de um litro provenientes do Japão, capazes de gerarem um pouco mais de potência, é certo, mas inegavelmente menos exclusivas e sem tanta capacidade para mexer com os nossos sentidos como esta italiana de sangue quente. ■



A instrumentação é compacta e legível, para além de possuir bastante informação útil, como um indicador do nível de combustível por barras. O braço oscilante manteve a típica arquitectura tubular da marca e junto com as belas jantes é um dos elementos marcantes do modelo, incluindo os práticos ajustadores excêntricos da tensão da corrente que também permitem alterar fácil e rapidamente a geometria da moto (aumentar ou reduzir a distância entre eixos; levantar ou baixar a traseira). Os travões são suficientemente potentes e possuem um tacto amigável, de acordo com o posicionamento pluralista do modelo, que também pode ser comprovado pela taragem mais mole das suspensões

BENELLI TNT 899 / 899S	
MOTOR	
Tipo	Três cilindros em linha, quatro tempos, refrigerado por líquido
Distribuição	Dois árvores de cames à cabeça, quatro válvulas por cilindro
Diâmetro x Curso	88 x 49,2 mm
Cilindrada	899 cc
Taxa de Compressão	12,5:1
Potência Máx.	119,6 cv / 9500 rpm
Binário Máx.	8,8 kgm / 8000 rpm
Alimentação	Injecção electrónica, corpos de acelerador Ø 53mm
Ignição	Electrónica
Arranque	Eléctrico
TRANSMISSÃO	
Primária	Por engrenagens
Embraiagem	Multidisco em banho de óleo
Caixa	Seis velocidades
Final	Por corrente
CICLÍSTICA	
Quadro	Tipo treliça, em aço
Suspensão Dianteira	Forquilha telescópica invertida Ø 50 mm / Ø 43 mm, curso 120mm
Suspensão Traseira	Mono-amortecedor de acção progressiva, curso 120mm
Travão Dianteiro	Dois discos Ø 320 mm, pinças de quatro êmbolos
Travão Traseiro	Disco Ø 240 mm, pinça de dois êmbolos
Pneú Dianteiro	120/70ZR17
Pneú Traseiro	190/50ZR17
DIMENSÕES	
Comp. Máximo	2128 mm
Altura Máxima	1050 mm (sem espelhos)
Largura Máxima	790 mm (sem espelhos)
Altura do Assento	820 mm
Distância Entre Eixos	1443 mm
Trail	n.d.
Ângulo de Coluna de Direcção	n.d.
Peso	206 kg (a cheio)
OUTROS DADOS	
Cores	Preto/laranja
Garantia	Dois anos s/ limite de Km
Importador	Olimotor
PREÇO	10 490 10 990 €