

Test
Anteprima

TNT 899 Due versioni, Base e Sport, adesso più
abbordabili sia nella guida che nel prezzo

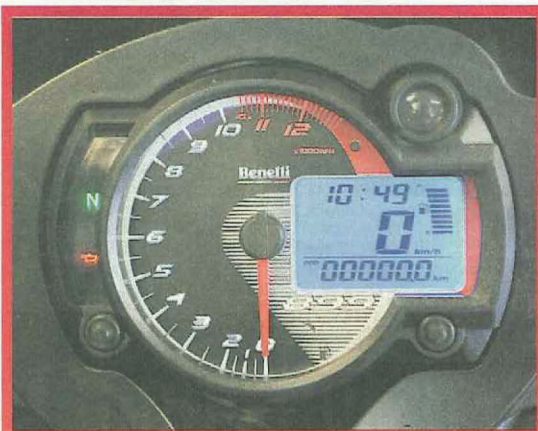
La Benelli si fa in due



PESARO - Il tema naked è uno dei più discussi dalle Case e gettonati dal mercato. Il pubblico le chiede a gran voce e azzeccare il prodotto giusto diventa un abile gioco di ricerca, stile, tecnica e perché no, anche personalità. Per questo alla Benelli hanno pianificato una strategia vincente. Riuscire a fare un nuovo prodotto senza però penalizzare la voce costi, anzi. Da circa quattro anni la Benelli Tnt 1130 è un esempio di carattere e grinta, ma forse non troppo compresa visto anche che il costo di un prodotto esclusivo non è proprio alla portata di tutte le tasche. Detto fatto. Ed ecco la Tnt 899, ovvero una versione con cilindrata ridotta e più accessibile sia per l'utilizzo che per il prezzo, senza nulla togliere al fascino estetico e al piacere della guida. La ricetta è stata un abile mix di "prodotti genuini" che in pratica erano già belli e pronti in casa. Il motore tre cilindri è stato aggiornato e ridotto nella cilindrata grazie ad un mirato intervento sul motore, il cupolino è stato ridisegnato e semplificato, così come pure la strumentazione, il manubrio è stato sostituito

(mantenendo però l'impostazione bella aperta) ed è stata posta particolare cura nella definizione dei particolari. Con una cilindrata di 899 cc, la Tnt rimane comunque un prodotto esplosivo come vuole la tradizione del "Leone" di Pesaro. Alla fine invece che di uno, di modelli ne sono usciti due: la versione base e la Sport. Riconoscerle è facile visto che la prima, la base, è nera e presenta un'unica sella biposto. La seconda invece è di un aggressivo color arancio e ha la sella divisa in due sezioni. Ma le differenze non si fermano all'estetica: un esame più approfondito rivela infatti, il puntale sotto il motore di serie e la forcella diversa fra i due modelli (con una più professionale sulla S). In comune invece, oltre alla colorazione in nero anodizzato per telaio e pedane, l'impianto frenante (Brembo Serie Oro con dischi di 320 mm di diametro) con pinze a quattro pistoncini e il nuovo cupolino che racchiude la strumentazione, efficace ma dall'aspetto più povero della precedente Tnt 1130. Le due versioni sono in vendita ai seguenti prezzi: 9.890 euro per la base e 10.490 per la S.

Giulio Gori



A sinistra, la nuova strumentazione che presenta un grande contagiri analogico ed uno schermo Lcd per il tachimetro-contachilometri. Sotto, la sella molto incavata e il nuovo cupolino. A destra, le due versioni con il motore a tre cilindri sembra in bella evidenza

