

BABY DINAMITE

Benelli rispolvera il suo primo 3 cilindri da 899cc per ridare nuova vita alla TnT. Con meno potenza e meno coppia a disposizione, il carattere della Supernaked italiana sarà ancora attraente? Abbiamo mandato Matteo a scoprirlo sulle colline del pesarese

Testo: Matteo Foto: A. Cervetti & M. Cavadini

I dati di mercato degli ultimi anni parlano chiaro: le supersportive carenate continuano ad essere le protagoniste dei sogni bagnati di tutti gli smanettoni italiani, ma sono le naked sportive a vincere nei dati di vendita. E volendo scendere ancor più nel particolare, sono le naked sportive di media cilindrata che attualmente sembrano farla da padrona, tanto davanti ai locali dell'aperitivo quanto sui tornanti delle strade di montagna.

Alla luce di questi dati, diventa facilmente spiegabile l'idea di Benelli di allargare la gamma affiancando alla propria ammiraglia naked, l'esuberante TnT 1130, una versione a cilindrata ridotta, un po' più accessibile, per prezzo e prestazioni, al grande pubblico.

Avendo già a disposizione una moto dalla ciclistica solida ed efficace, l'operazione è stata relativamente semplice, visto che pure il propulsore a cilindrata ridotta era già presente nei magazzini del marchio pesarese. Ci riferiamo al 3 cilindri da 899cc che equipaggiava la prima Tornado, la splendida ma sfortunata supersportiva Benelli, che negli anni non è mai riuscita a riscuotere il successo che avrebbe meritato. Fatte queste premesse, gli elementi alla base della nuova TnT a cilindrata ridotta sembrerebbero ideali per raggiungere il risultato di un altro cocktail esplosivo. Volete dire che la versione da 899cc sarà meno irascibile, ma altrettanto attraente della sua sorella maggiore?

Dinamite dolce

La presentazione stampa della TnT 899 si svolge alle porte di Pesaro, sulle strade di collina nei pressi della sede Benelli. Le premesse della mattina presto non sono delle migliori: durante la notte il cielo ha scaraventato a terra una montagna d'acqua, e quando apro la finestra della mia stanza d'albergo, l'asfalto è ancora bagnato. Per fortuna la conferenza stampa che precede il test dà tempo alle nuvole di aprirsi: mentre inizia a farsi vedere un pallido sole, il vento asciuga in fretta l'umidità, e visto che le previsioni per la giornata sono incerte, l'organizzazione Benelli ci suggerisce di rompere gli indugi e saltare subito in sella alle nostre TnT finché il meteo tiene.

Il tratto di strada previsto per il test è un susseguirsi di gustose curve - un misto stretto intervallato da qualche curvone più veloce - che unisce Urbino ad Urbina, il percorso ideale per testare a fondo le doti della nuova Benelli. Con in mente il comportamento della 1130 che ho avuto in Prova di Durata fino a pochi mesi fa, le prime impressioni di guida della 899 mi risultano



■ Terrorizzati dalla nuova TnT? Nah, questa è la sorella docile, tranquilla e alla portata di tutti

Specifiche

Prezzo: 9.890 (Vers. S: Euro 10.490)

Motore

Tipologia: 3 cilindri in linea, 4 tempi, raffreddamento a liquido, 4 valvole per cilindro DOHC
Cilindrata: 899cc
Ales. x Corsa: 88x49,2mm
Compressione: 12,5:1
Alimentazione: I.E., C.F. 53mm
Cambio: Sei rapporti
Potenza Max: (dichiarata) 119,6cv a 9.500giri
Coppia Max: (dichiarata) 88Nm a 8.000giri

Ciclistica

Telaio: Scomponibile anteriore a traliccio in tubi di acciaio, posteriore fusione di alluminio
Sospensioni: Ant: Forcella USD con steli da 50mm non regolabile (Vers S: USD 43mm compl. regolabile). Post: Mono reg. in estensione e precarico
Freni: Ant: Doppio disco flottante da 320mm con pinze a 4 pist. Post: Disco da 240mm con pinza a doppio 2 pist.
Cerchi/Gomme: Ant: 120/70-17 o 120/65-17 Post: 190/50-17 o 180/55, 200/50, 190/55
Inc. cann./Avanc. N.O.
Interasse: 1.443mm
Serbatoio: litri 16
Peso a secco: 199 kg

Contatti

Benelli: 0721/41871
www.benelli.com

COSA LA FA ANDARE?

Motore più piccolo, ma ciclistica sempre al top



TNT 899S

Durante il test, la Benelli ci ha messo a disposizione anche alcuni esemplari della versione "S" della 899. Rispetto alla TnT base, le differenze fondamentali sono date da un reparto sospensioni più sportivo: all'anteriore troviamo infatti una forcella completamente regolabile con steli da 43mm, mentre al posteriore abbiamo una diversa taratura di base per il mono, più rigida e adatta all'uso sportivo. Cambiano anche il portatarga, che ha un disegno differente, e la sella, che arriva direttamente dalla 1130 - quella della base invece, un po' più morbida, è presa in prestito dalla tuttofare TreK. In sella, le differenze a livello di guida non sono sembrate così radicali, anche perché sulla "S" che abbiamo guidato, il set-up della forcella era molto simile a quello non modificabile della versione base. Sempre granitica in ingresso di curva e perfettamente godibile nella guida stradale, grazie alle maggiori possibilità di regolazione la 899S dovrebbe essere presa in considerazione soprattutto da quelli che intendono concedersi anche qualche saltuaria escursione in pista.

MOTORE

Il tre cilindri in linea della 899 deriva da quello della prima Tornado nata sotto l'amministrazione Merloni. Sempre raffreddato a liquido e con 4 valvole per cilindro, è stato rivisto ed ottimizzato nel disegno dei pistoni, dei condotti di aspirazione e scarico e nella configurazione della testa, il tutto per mantenere lo stesso rapporto di compressione anche con il catalizzatore conforme

alle normative Euro3. I dati dichiarati parlano di una potenza di 119,6cv a 9.500giri ed un valore di coppia massima di 88Nm a 8.000 giri. La 899 è sprovvista della doppia mappatura come sulla 1130.

TELAIO

Il telaio scomponibile, anteriormente formato da un traliccio in tubi di acciaio e posteriormente da una fusione di alluminio, mantiene le stesse

misure della sorella maggiore 1130. L'interasse rimane quindi di 1.443mm.

SOSPENSIONI

La versione S monta all'anteriore una forcella USD con steli da 43mm con regolazione idraulica in estensione, compressione e precarico molla. La base invece monta sempre una USD ma non regolabile e con diametro degli steli da 50mm. Al posteriore

abbiamo su entrambe le moto un monoammortizzatore regolabile in estensione e precarico, ma con diverse tarature di base.

FRENI

Anche l'impianto frenante viene ereditato dalla 1130 "base". All'anteriore abbiamo quindi una coppia di dischi da 320mm con pinze Brembo ad attacco "tradizionale" a quattro pistoncini. Al posteriore troviamo un disco

singolo da 240mm con pinza a doppio pistoncino.

STRUMENTAZIONE

Per ridurre il costo finale della moto, Benelli ha optato per l'allestimento di una strumentazione più economica di quella montata sulla 1130. Facile e di chiara lettura, fornisce tutte le classiche informazioni necessarie a farvi capire quando siete a rischio patente.

spinta, che ti accompagna ad uscire forte dalle curve e ad accelerare in progressione, senza terrorizzarti con improvvise esplosioni di potenza. Anche la risposta all'acceleratore sembra fatta di tutt'altra pasta: negli apri-chiudi in mezzo al traffico la TnT è molto più dolce - per capirci, non si rischiano più i gioielli di famiglia, come invece mi capitava con la 1130 ogni volta che il mio polso destro si dimenticava le buone maniere. E anche a centro curva, il fatto di poter contare su un acceleratore che non risponde più con i candelotti di dinamite, si rivela un vero toccasana: me ne sono accorto soprattutto nei tratti ancora umidi dove ci siamo fermati per le prime, pericolosissime, foto. Detto questo, il nuovo 3 cilindri spinge bene fin da subito, fornendo dai 3.000 agli 11.000 giri indicati una coppia costante ed inesauribile, che tra le curve permette di tenere un passo spedito anche usando il cambio al minimo sindacale, e che in prima marcia ti aiuta ad esibirti in lunghe e docili impennate. Certo, se proprio dobbiamo trovare il pelo nell'uovo, il gran lavoro svolto da Benelli per ottenere un'erogazione il più possibile sfruttabile ha portato come conseguenza quella di togliere un po' di carattere al

motore: è diventato talmente fluido da sembrare quasi asettico, e la curva di coppia è tanto costante da far percepire molti meno cavalli rispetto a quelli effettivamente dichiarati. Ma d'altronde il 3 cilindri della 1130 era stato criticato per essere sempre un po' troppo brusco e maleducato, e quindi adatto soprattutto ai piloti con una certa esperienza.

Granito

Le caratteristiche di guida, a differenza del motore, non sono molto diverse da quelle della 1130, quindi la nuova TnT conferma gran parte dei pregi e dei piccoli difetti della sorella maggiore. La posizione in sella è comoda e naturale, con il largo manubrio, la sella e le pedane poste nella giusta triangolazione per assicurare una postura confortevole senza compromettere l'ergonomia nella guida sportiva. L'ampio interasse (1.443mm) ed il notevole peso (199kg a secco), in prima battuta trasmettono la sensazione di avere a che fare con una moto poco maneggevole e dura da inserire in curva. In effetti siamo abbastanza lontani dall'agilità e dalla guida sbarazzina di una qualsiasi naked giapponese: in mezzo al traffico la TnT è un po' impacciata, anche a causa di un raggio di sterzo



abbastanza familiari, almeno finché non arriviamo in spazi sufficientemente aperti per cominciare a spalancare il gas e aprire le danze tra le curve. Nonostante i dati dichiarati parlino di soli 7 cavalli di differenza tra le due TnT, è subito evidente come la spinta

sia molto meno rabbiosa che non sulla 1130. Ma in realtà è proprio il carattere del motore ad essere diverso, come fosse figlio di una diversa filosofia costruttiva. Il 3 cilindri raffreddato a liquido deriva direttamente da quello della prima Tornado,

e nonostante le modifiche per renderlo più adatto alla guida di una naked - è stato rivisto nella forma della testa, con condotti di aspirazione e scarico ridisegnati e nuovi pistoni e bielle - rimane pur sempre un propulsore dalle caratteristiche chiaramente

sportive. La vera novità è che i quasi 9Kgm di coppia massima dichiarata e i 120cv cavalli a 9.500 giri vengono espressi con un'erogazione molto più dolce e lineare. Rispetto alle furiose ondate di coppia ai medi della 1130, la 899 sembra più un'unica ampia marea di



BENELLI TNT 899 QUINDI, COM'È?

**Cambiare carattere,
mantenendo il fascino immutato.
Un affare non da poco**

Si potrà dire tutto della TnT, ma non che sia una moto che non attrae gli sguardi, e anche in questa nuova versione da 899cc gran parte del fascino della Supernaked Benelli è stato conservato intatto. La novità è data da un motore che, meno "ignorante", brusco e adrenalinico dell'originario 1130, punta sulla sfruttabilità e sulle maniere dolci per attirare tutti quelli che erano rimasti terrorizzati dal carattere dell'altra TnT. Certo, anche in questa nuova incarnazione rimane una naked un po' meno intuitiva e versatile rispetto ad una qualsiasi giapponese, barattando un po' di facilità di guida sull'altare del carisma e dell'esclusività. Per concludere, va sottolineato come il nuovo assetto finanziario della Benelli, che ha portato una stabilità economica all'interno dell'azienda, dovrebbe evitare sulle nuove produzioni il ripetersi di inconvenienti tecnici e meccanici visti sulle vecchie TnT 1130, e legati più ad una disorganizzazione generale che non alla qualità costruttiva dei prodotti del marchio pesarese.

↳ davvero ridotto. Per fortuna, dopo un minimo di conoscenza reciproca e qualche chilometro in più, alle prime curve ed all'alzarsi del ritmo la Benelli inizia davvero a farti sorridere, permettendoti finalmente di apprezzare la stabilità e la sicurezza trasmesse dalla granitica forcella con steli da ben 50mm.

Anche la 899, come la 1130, è una moto dalla ciclistica molto piantata: sicura ed imperturbabile in ingresso di curva e nel tenere la linea in piega, va guidata di corpo, soprattutto per aiutarla a reagire in fretta nei veloci cambi di direzione. Per andare forte tra le curve è indispensabile lavorare bene su manubrio e pedane, perché una volta impostata la traiettoria, diventa difficile schiodare la TnT dalle sue decisioni. Comunque,

superata l'inerzia iniziale, il solido avantreno sembra davvero la chiglia di una nave rompighiaccio, visto che neanche le peggiori buche e i più profondi avvallamenti riescono a farle cambiare rotta.

Considerando l'impiego più "tranquillo" previsto per la 899, il mono (regolabile in estensione e precarico) utilizza di serie un set-up un po' più morbido rispetto alla 1130, ma durante il nostro test non ho davvero avuto modo di criticare la scelta. Il motore, più fluido e meno esuberante, ci mette del suo a non stressare la sospensione in uscita di curva, e anche se alzando in ritmo emerge qualche ondeggiamento non richiesto, in generale la risposta più dolce e progressiva sui dossi e sulle irregolarità dell'asfalto è una dote che nella guida stradale

si fa sicuramente apprezzare. Passando all'impianto frenante, Benelli ha deciso di lasciar perdere la moda delle pinze radiali, affidandosi invece a delle collaudate Brembo ad attacco assiale, con dischi da 320mm e tubi di raccordo in treccia aeronautica. Il risultato è una frenata che non stupisce per prestazioni, ma che tutto sommato si rivela adatta al tipo di moto.

La risposta alla leva non è prontissima, e per fermare in spazi davvero stretti la notevole massa della TnT occorre usare molta forza sul comando. L'impianto però rimane sempre molto modulabile - ottima dote per la guida di tutti i giorni - e non sembra soffrire la fatica nemmeno dopo tante pinzate ravvicinate - ottima dote per... ehm... gli ingarellamenti sulle strade di montagna. *SBI*

“Un motore meno “ignorante”, brusco e adrenalinico dell'originario 1130, che punta sulla sfruttabilità e sulle maniere dolci.”

