

MOTO-STATION

Essai Benelli TNT 899 (S) : Pleine de promesses



Signe fort du renouveau de la marque italienne, nous sommes tombés sous le charme de la Benelli TNT 899. Une moto au caractère gros comme ça, mais dotée d'un agrément et surtout d'un tarif très attractifs. Un essai s'imposait, le voici !

Essai du millésime : > 2008

M.a.j. : 05-05-2008

... La moto accepte de repartir sous 2 000 tr/min même en sixième, et ce malgré une transmission finale relativement longue (un peu moins de 25 km/h par tranche de 1 000 tr/min sur le dernier rapport). De plus, le trois cylindres offre des reprises suffisamment musclées pour dépasser sans la moindre pointe de stress. Face au bloc 1130 cm³, la TNT 899 fait preuve d'une douceur inédite. Ici, pas d'à-coup ni de brutalité, mais de la force, de l'agrément pur et une vitalité que l'on n'a plus l'habitude de trouver sur des moteurs répondant à la norme Euro 3 !

Benelli TNT 899 (S) : 1er essai

Le lancement presse de la nouvelle TNT 899 s'est déroulé au siège de Benelli, à Pesaro en Italie, ni plus ni moins ! L'occasion pour les dirigeants de témoigner des changements apportés à la marque depuis son rachat par le groupe Chinois Qianjiang, de nous faire visiter les installations et aussi de nous révéler les développements à venir. Mais venons-en à l'essentiel et découvrons vite l'objet de notre voyage. Le premier contact se montre d'ailleurs presque décevant, tant il est difficile de différencier la TNT 899 de [la 1130](#), son aînée apparue quatre ans plus tôt. On retrouve donc sur la dernière née cette ligne agressive bien connue, associée cette fois à des étriers de frein à montage classique (plus économiques) et un tête de fourche légèrement retouché (avec son nouveau tableau de bord). Malgré tout, la relative rareté de la TNT première du nom a au moins permis de conserver une certaine fraîcheur au dessin original du designer Adrian Morton (lequel n'occupe plus pour Benelli depuis 2005). Un dessin pour le moins accrocheur, qui fait la part belle au typique cadre tubulaire en acier relié au bras oscillant par des platines en aluminium, et surtout au fameux trois cylindres en ligne présentant ici une cylindrée exacte de 899 cm³. Une marque de fabrique que Benelli partage avec Triumph, fidèle depuis sa renaissance à cette architecture moteur, laissant les twins aux Aprilia et autres Ducati. Pour diversifier son entrée de gamme, le constructeur propose sa TNT 899 en deux versions, standard et S pour "Sport", ce modèle se distinguant par son équipement plus soigné (voir [A retenir](#)). Certes, en détaillant la bête, on remarque quelques anicroches dans la finition, un joint disgracieux au niveau du phare, le grain légèrement grossier des carters moteur, certes. Malgré tout, difficile de ne pas tomber sous le charme de cette moto savamment sculptée et dotée de composants valorisants... affichée à un tel tarif : 9

990 € pour la TNT 899 de base et 10 490 € pour la version S. Oui, oui, vous avez bien lu, moins cher qu'une [CB1000R](#), qu'une [Speed Triple](#) ou qu'une [Monster S2R 1000](#) ! L'envie de chevaucher ce baril de poudre n'en devient que plus irrésistible...



www.moto-station.com

Moins brutal que le 1130... et plus agréable !

Avec 820 mm de hauteur de selle, on aurait pu craindre une moto difficile à appréhender. Il n'en est rien, ceci grâce à une assise suffisamment étroite au contact du réservoir, permettant de bien tendre les jambes. Votre serviteur et son mètre soixante dix ont atteint le sol sans souci. Les mains viennent agripper un guidon offrant un fort bras de levier. Son dessin autorise une posture relativement droite et sa largeur, pas exagérée, ne fige pas le haut du corps. On tâtonne un peu pour dénicher des repose-pieds assez haut et en arrière, façon commandes reculées. Le réservoir et sa forme très complexe offrent un excellent appui pour les cuisses. Rien de très extrême finalement, continuons. Une pression sur le démarreur et le trois cylindres en ligne laisse entendre son fameux chant, grave, caverneux, un rien rugueux. Pas aussi vive à prendre ses tours que certains bicylindres sportifs, la mécanique Benelli dévoile déjà un charme certain et augure un tempérament loin d'être aseptisé. Première, seconde, aucun doute, on a bel et bien affaire à une mécanique de caractère. La moto toute entière vibre (un peu) et vit au gré des pulsations de ses trois ventricules. Et dès les premiers mètres, le compromis entre couple et souplesse s'avère très efficace. La moto accepte de repartir sous 2 000 tr/min même en sixième, et ce malgré une transmission finale relativement longue (un peu moins de 25 km/h par tranche de 1 000 tr/min sur le dernier rapport). De plus, le moteur offre des reprises suffisamment musclées pour dépasser sans la moindre pointe de stress. Face au bloc 1130 cm³, la TNT 899 fait preuve d'une douceur inédite. Ici, pas d'à coup ni de brutalité, mais de la force, de l'agrément pur et une vitalité que l'on n'a plus l'habitude de trouver sur des moteurs répondant à la norme Euro 3 ! Mais relativisons, malgré tout. La souplesse du trois cylindres est en effet la bienvenue compte tenu de la fermeté de la commande d'embrayage (dont le levier n'est pas réglable en écartement). De son côté, la boîte de vitesses (pourtant revue par le staff Benelli) se montre encore un peu raide à

l'usage, et ne facilite pas la recherche du point mort. Pas de quoi fouetter un chat vous me direz, car après environ vingt minutes on a vite fait de s'habituer. bercé par les relances expressives du trois pattes, Gianluca Galasso, l'homme aux multiples casquettes de Benelli, nous guide vers les routes sinueuses d'Urbino, tout près de Tavullia, le village natal d'un certain Valentino Rossi.



Une neutralité exceptionnelle

Lors de certaines présentations presse, les heureux journalistes que nous sommes sont guidés sur des routes au grain parfait, au grip impeccable... Mais ce ne fut pas le cas de cet essai au départ de l'usine de Pesaro. Avant de retrouver les collines d'Urbino, ses routes sinueuses et plutôt accrocheuses, nous avons arpenté un revêtement de qualité très variable. Ce qui nous a permis de faire un premier tour de la partie cycle de la TNT... tout à son honneur. Saine en toutes circonstances, la petite Benelli revendique en effet une excellente stabilité. En outre, elle est loin de se montrer "camionesque" dans les petits coins, et ce malgré son pneu arrière de 190 mm. Surtout, la TNT 899 présente une neutralité exceptionnelle (il est vrai que le setting de suspensions défini par le metteur au point maison semblait optimal). Si certains roadsters sportifs présentent aujourd'hui plus de compacité, des cotes châssis plus radicales et souvent une plus grande vivacité, ils sont parfois plus délicats à piloter, notamment lors des inévitables freinages sur l'angle... Il en va tout autrement pour cette nouvelle TNT, car prendre les freins en virage justement, elle s'en délecte ! Bien aidée par sa légèreté (199 kg à sec) et sa géométrie efficace, cette Benelli virevolte d'une courbe à l'autre avec une belle vélocité. La précision de sa direction, sa stabilité générale et la neutralité du châssis permettent réellement de piloter à l'instinct. Une correction de trajectoire ? Et hop, c'est fait d'une pression sur le guidon. Une entrée en courbe avec deux doigts sur le levier de frein ? Pas de problème, elle ne se fige pas. Un pif paf rapide ? Sa rigidité permet de balancer la TNT tout d'un bloc, rappelant alors la rigueur habituelle des roadsters "made in Italy".



La confiance s'installe... et le rythme aussi

En raison de son châssis stable, la TNT 899 reste saine au passage des raccords. Certes, ses suspensions restent fermes (n'est pas roadster latin qui veut !), la moto faisant clairement ressentir les chocs absorbés, mais n'en suivant pas moins sa trajectoire. La selle, sur la version standard comme sur la S, offre un bon appui lors des relances et permet même de déhancher en courbe si besoin. Au gré des kilomètres et des successions de virages, la confiance s'installe... et le rythme aussi. Cette 899 est capable de faire défiler le décor rapidement, y compris sur des bitumes de qualité variable, soit la marque de fabrique des motos efficaces qui mettent en avant vos limites avant les leurs... Heureusement, le freinage (classique) confère à l'ensemble un ralentissement efficace, avec de la puissance et un senti agréable. Pour ce faire, vous devrez toutefois piloter la TNT "à l'ancienne", c'est à dire avec un léger coup de gaz lors des décélérations jusqu'en première (en conduite sportive, à l'approche d'une épingle par exemple comme ici dans les cols italiens). Dépourvue d'embrayage à glissement limité (à l'inverse de la première Tornado 900), la TNT peut en effet bloquer sa roue arrière en dribblant sur les plus forts ralentissements... En contre partie, coincé à 50 km/h derrière un camion, il suffit d'une rotation de la poignée sur le troisième rapport pour le déposer rapidement. Dès lors, l'accélération jusqu'à la zone rouge devient enivrante, la puissance délivrée de façon crescendo avec une pointe de hargne très agréable sur les 2 000 derniers tours/minute. De retour à Pesaro, on remarque de nouveau ces petites vibrations qui s'étaient faites oublier dans les mains et les pieds. Habitué alors à la souplesse du bloc, on s'épargne d'utiliser l'embrayage toujours aussi ferme pour mieux profiter de cette plage de régime à faire pâlir d'envie un quatre cylindres en ligne. Décidément, ils ont bossé dur chez Benelli !



Une vraie Benelli pour 9 990 €

Benelli s'était fait remarquer lors de son retour en 2002. On se souvient du design original et réussi de [la Tornado Novecento dévoilée à l'île de Man](#), de [la participation de la marque au mondial Superbike](#), mais aussi de la fiabilité perfectible de ces belles motos qui a eu vite raison de l'engouement suscité par cette renaissance. Il ne faut donc pas voir ici le "coup de pouce" des investisseurs chinois comme une stricte opération financière mais comme un réel investissement sur la durée, permettant de relancer efficacement Benelli en corrigeant les défauts de jeunesse de la production. Incontestablement, la TNT 899 incarne ce renouveau, les responsables locaux misant beaucoup sur elle. Et ils ont raison, car cette moto ne nous a aucunement déçus. Ce roadster sportif est en effet capable d'apporter de vrais moments de bonheur, par son originalité et bien sûr par son moteur aussi enthousiasmant que vivable au quotidien et (surtout ?) son tarif placé (9 990 € pour le modèle standard, rappelons-le). Dès lors, il reste à transformer cet essai prometteur par une fiabilité à prouver dans la durée, mais aussi un réseau et un SAV à la mesure du challenge. À ce jour, l'importateur français s'appuie sur 35 revendeurs Benelli, ce qui vous obligera sans doute à faire au moins quelques dizaines de kilomètres pour approcher cette tonitruante nouveauté en essai en concessions. Un petit effort qui en vaut grandement la peine.

Par Christophe Le Mao, photos constructeur



- mécanique vivante et performante
- comportement sain et neutre
- tarif intéressant



- réputation à redorer
- seulement deux coloris
- embrayage ferme

A retenir : Benelli TNT 899, TNT 899 S

Pratique :

Coloris : noire (TNT 899), orange pailleté (TNT 899 S)

Garantie : 2 ans, pièces et mains d'oeuvre, kilométrage illimité

Prix* : version standard 9 990 €, version S 10 490 € (au 06/05/08)

*Ce tarif n'est pas clé en mains, l'importateur Keeway France n'y inclut pas le prix du transport (environ 180 €). Mais certains concessionnaires prendront le coût du transport à leur charge pour conserver le tarif initial.



C'est assurément le futur fer de lance de la gamme routière italienne. Sur une base de 900 Tornado, la 899 propose un comportement moteur plus agréable au quotidien, avec plus de couple à mi-régime et une puissance revue à la baisse. Celle-ci passe en effet de 130 ch. à 120 ch. pour la version libre et 98 ch. pour la France. Pour ce faire, le fameux trois cylindres reçoit un nouveau diagramme de distribution et un nouveau "mapping" du boîtier d'injection. L'embrayage est différent. La partie cycle est reprise de la TNT, le cadre et les commandes peintes en noir. Mais surtout, leur atout majeur réside dans leur prix ! Deux versions de la Benelli 899 sont proposés : l'une standard aux alentours à 9 990 €* ; une seconde version baptisée S et donc mieux équipée avec entre autres une fourche réglable (celle de la TNT Cafe Racer), une selle en deux parties (style Tre-K), un tableau de bord avec fenêtre LCD (et flash light), un guidon alu. Cette Benelli 899 S est affichée 10 490 €, soit là encore un tarif plus qu'intéressant pour ces motos originales et efficaces. *Prix au 06/05/08



Equipement

Tableau de bord : On y retrouve la vitesse, le régime, deux trips partiels, l'heure, la température du moteur, une jauge à barrettes et un shift light (peu visible).

Commandes : Seul le levier de frein est réglable en écartement sur quatre crans.

Sécurité : Les rétroviseurs sont surtout esthétiques, l'avertisseur sonore est dans la norme. Appel de phare et commande de warning sont accessibles.



www.moto-station.com

TNT 899 et TNT 899 S : Les différences

La **Benelli TNT 899** n'est disponible que dans une robe noire. Elle arbore une selle d'une pièce. Le moteur est en tout point identique au modèle S, mais la partie cycle lui est propre. On retrouve une énorme fourche diam. 50 mm dépourvue de réglage. Elle fonctionne malgré tout très bien. À l'arrière, le mono-amortisseur Sachs s'ajuste en précontrainte et détente. Il est réglé plus souple que sur la version S. La **Benelli TNT 899 S** n'est disponible que dans une livrée orange pailleté. Elle reçoit en plus un petit sabot moteur. Le garde boue avant est en carbone, le support de plaque en aluminium et la selle en deux parties. La fourche diam. 43 mm est réglable en précontrainte, détente et compression. L'amortisseur arrière est identique à celui équipant la TNT standard, mais réglé plus dur. Ces modifications des suspensions sont étonnantes à la conduite. La version S semble plus agile, absorbe mieux les petits chocs et apporte un léger plus en précision de guidage.

La TNT 899, en versions libre et bridée

Cette présentation nous a permis de tester la Benelli TNT 899 en version libre (119,6 chevaux, 8,8 mkg) et la version française (98 chevaux, couple NC). Le bridage est mécanique, via une cale pour limiter l'ouverture des papillons d'injection. Ce mode de "castration" est peu onéreux et permet de conserver le caractère de la mécanique. Guidon en mains, on le constate, la TNT française accélère moins fort, monte moins vite dans les tours, mais le ressenti mécanique reste proche. Un bridage pas trop frustrant donc.



Fiche technique

Benelli TNT 899 (S)

Moteur : 899 cm³, 3 cylindres en ligne, alésage 88 mm x course 49,2 mm, refroidi par eau, 2 ACT et 4 soup./cyl., 1 arbre d'équilibrage, injection électronique, 6 vitesses, transmission par chaîne 16 x 41, démarreur électrique

Version libre : puissance 119,6 ch (87,9 kW) à 9 500 tr/min, couple 8,6 daN.m (8,8 mkg) à 8 000 tr/min

Version française : puissance 98 ch. (72 kW), couple NC

Partie cycle : cadre périmétrique en tubes d'acier avec platines en aluminium, fourche inversée diam. 50 mm (diam. 43 mm, entièrement réglable) déb 120 mm, mono-amortisseur AR réglable en détente et précontrainte déb 120 mm, freins AV 2 disques diam 320 mm / étriers 4 pistons - AR disque diam 240 mm / étrier 2 pistons, pneus AV 120/70 x 17 - AR 190/50 x 17

Gabarit : empattement 1443 mm, chasse / angle NC, hauteur de selle 820 mm, poids à sec 199 kg, réservoir 16 litres

Performances : NM