

## Benelli TnT 899/s, dinamite intelligente

pubblicato: martedì 01 aprile 2008 da Mr.Cape in: [Varie Anticipazioni](#) [Curiosità](#) [Naked](#) [Benelli](#) [Prove moto](#) [Le nostre prove](#)



di **Alex Gueli**

La nuova **Benelli Tnt 899** è straordinariamente divertente, efficace, più guidabile e meno rabbiosa della [1130](#). Proposta in due versioni, **base e S**, si differenzia dalla sorellona per alcuni particolari, rivisti e riprogettati per abbattere i costi di produzione. Un nuovo cupolino, ridisegnato e rastremato, rende il muso più filante ma sempre particolare ed aggressivo. Nuova la strumentazione, più compatta e moderna nella grafica, resta completa e offre tutte le informazioni utili, viene fissata alla moto mediante un nuovo telaietto, in ferro, più semplice e snello del precedente.

Anche la cornice che racchiude la nuova strumentazione è stata ripensata, realizzata in plastica, **sostituisce quella in carbonio della 1130**. Nuovi sono anche i pistoni, le bielle, l'albero motore, le teste. La qualità costruttiva è cresciuta, si percepisce ammirando da vicino questa muscolosa naked, lo si avverte salendoci in sella. Tutto è perfettamente verniciato e accoppiato, la qualità della componentistica è di elevata fattura, la ricercatezza del particolare ammirevole. La versione base è disponibile nella sola ed elegante colorazione nera, la S nell'aggressiva livrea arancio.

Il motore, seppur ridotto nella cubatura e nelle prestazioni massime, rimane un esempio di elasticità e prontezza. L'**899** è in grado di girare più alto, l'allungo è maggiore e la lancetta del contagiri sfiora senza problemi quota 10.000. Conviene però cambiare prima, intorno a 9.500, sfruttando l'ottima composità di questo 3 cilindri. I bassi regimi sono uno spasso, a partire da 2.500 giri questa [TnT](#) scatta in avanti con forza, l'erogazione è pulita e raggiunti i medi regimi i muscoli si fanno sentire. Tra i 3.000 e i 5000 la forza espressa da questo motore è galvanizzante, il tiro poderoso. Possiamo cambiare rapporto,

goderci la coppia generosa oppure insistere con il gas per godere del buon allungo, progressivo e divertente.

Il **test di 120km** è avvenuto su di una panoramica strada che da **Pesaro porta ad Urbania**, un percorso tutto curve, veloce ed efficace, dove la 899 si sente a proprio agio. La nuova [Benelli](#) è stabile, scende in piega con progressione, non è velocissima a cambiare direzione ma impostata la traiettoria la mantiene come su un binario. Infonde sicurezza ed invita ad osare, la forcella ( regolabile sulla S) è un giusto compromesso tra confort e prestazioni, rimane solida in staccata e fedele in percorrenza di curva, non patisce buche e sconnessioni, copia bene le asperità e contribuisce a mantenere l'assetto neutro.



Il posteriore copia fedelmente il carattere della forcella, giusto mix tra comodità e solidità, copia degnamente i fondi sconnessi, mantiene il retrotreno stabile e dona sensibilità in uscita di curva (sulla versione S è diversamente tarato, più rigido). Tanta grinta, ottima ciclistica, look "*Benelli*" e comodità; La TnT non stanca, la sella derivata dalla [Tre K](#) è confortevole, agevole negli spostamenti del corpo, ottimo il grip, sostiene a dovere e non affatica anche dopo ore in sella. La postura è azzeccata, adatta a tutte le taglie, manubrio largo e vicino a busto, pedane ben arretrate, rastremate nel look, offrono un ottimo grip.

In conclusione possiamo dire che la **TnT 899** è sicuramente più umana, adatta quindi anche al pilota meno esperto che in sella alla 1130 avrebbe qualche difficoltà. Agile, facile se si usa il gas con parsimonia, cattiva ed efficace se la si vuole far correre. Il tre cilindri rimane esplosivo, il look molto particolare sicuramente colpisce in positivo, le due versioni differiscono solo per alcuni dettagli: sulla versione S troviamo la sella in due pezzi, i fianchetti paramotore in carbonio, forcella completamente regolabile, parafango anteriore in carbonio.

Ottimo il fattore prezzo: 9.890 euro la base, 10. 490 euro la S.