

# 900

## PER PIACERE

Si chiama 899, come la cilindrata del suo motore a tre cilindri, ed è la proposta Benelli per chi vorrebbe una TNT ma è intimorito dall'esuberanza del modello da 1.130 cc. Quasi 120 CV e il prezzo di circa diecimila euro la rendono davvero appetibile

**R**ispolverando la cilindrata, 899 cc, e le misure caratteristiche, 88 x 49,2 mm, del modello con cui Benelli tornò ad affacciarsi sul mercato motociclistico all'inizio di questo decennio con la Tornado, le nuove TNT propongono fascino e tecnologia della sorella da 1.130 cc ma in versione "user friendly". E visto che vanno di moda gli inglesismi possiamo anche dire che la TNT 899 è una moto "plug and play": giri la chiave, premi il tasto

start e vai! Nonostante sia potente (120 CV) e veloce (supera i 220 km/h effettivi) l'imbarazzo che può creare l'esuberanza del modello di maggiore cilindrata scompare in sella alla "piccola" TNT. Il set-up tendenzialmente morbido delle sospensioni, la risposta grintosa ma mai brusca del motore, i freni potenti ma non aggressivi e l'elasticità dell'erogazione, rendono la naked pesare una moto adatta perfino a chi vuole imparare a guidare la moto.

### METALLO PESANTE

L'obiettivo dichiarato del Costruttore marchigiano è offrire una naked dal grande fascino e dalle prestazioni elevate ad un prezzo concorrenziale. Per fare ciò il progetto TNT è stato ottimizzato il più possibile. La nuova strumentazione, ad esempio, è fissata su un telaio in ferro coperto da una placca in plastica, elementi che prendono il posto del supporto in lega d'alluminio con funzioni anche estetiche della versione da 1.130 cc. Il cupolino in pezzo unico prende il posto di quello in due pezzi da cui deriva e il manubrio in alluminio cede il posto a un nuovo elemento in ferro, stavolta non solo per motivi di costi ma anche per limitare le vibrazioni dato che è più pesante.

### CORSA CORTA, PIÙ GIRI

Il motore è stato oggetto di un'accurata ottimizzazione dei componenti. Rispetto al 1.130 cc c'è una differente lavorazione dei perni di biella e spalle dell'albero motore più alte che hanno reso necessario l'adeguamento del contralbero antivibrazioni, ora più piccolo e leggero. Le bielle sono del tutto simili a quelle del 1.130 cc ma più corte in virtù del minore valore della corsa. E nonostante la misura di alesaggio sia la medesima per i due propulsori, sono diversi invece i pistoni,

lavorati internamente per non interferire con l'albero motore. I motoristi Benelli hanno lavorato parecchio anche sulla testa: le differenze riguardano la conformazione della camera di scoppio, il rapporto di compressione e l'andamento dei condotti di aspirazione e scarico, per far respirare meglio il 900 cc agli alti regimi. Per il resto rimangono invariate le caratteristiche principali, e quindi il carter umido, la frizione in bagno d'olio, il cambio estraibile a sei rapporti e il sistema di iniezione elettronica con corpi farfallati da 53 mm.

### DUE FORCELLE, DUE MONO

Poco meno o poco più di diecimila euro è il prezzo d'acquisto della TNT 899. Tra la versione base e la versione S "ballano" 600 euro e il motivo è quasi tutto una questione di sospensioni. La forcella è in entrambi i casi Marzocchi, ma sulla base ha steli da 50 mm ed è priva di regolazioni mentre sulla S è da 43 mm ed è pluriregolabile. Per il mono invece cambia il fornitore: Extreme Tech sulla base e Sachs sulla S, ma le regolazioni disponibili restano due: freno idraulico in estensione e precarico della molla. Altre differenze riguardano le sovrastrutture. Sulla S c'è il portatarga metallico, il puntale e il parafango anteriore in carbonio e la sella sportiva

### SENSAZIONE ON BOARD

SCOMPARE IL CALCO NEL SEDERE AD OGNI APERTURA DEL GAS DEL 1.130 CC MA DI BIRRA L'899 CC NE HA COMUNQUE TANTA. FACILE DA GUIDARE E DIVERTENTE QUANDO SI FA SUL SERIO È L'IDEALE PER ENTRARE NEL MONDO DELLE MAXNAKED DI CARATTERE SPENDENDO POCO



### UNA MOTO, DUE CILINDRATE // 900 E 1.130, CARATTERISTICHE A CONFRONTO

### LE DIFFERENZE TRA TNT 899 E TNT 1130 SPORT EVO

Fondamentalmente il progetto non cambia ma sono parecchi i dettagli che differenziano la maxi dalla nuova "entry level" da 900 cc

	899 base ed S	1130 Sport Evo
Cilindrata	899 cc	1.131 cc
Alesaggio x corsa	88 x 49,2 mm	88 x 62 mm
Rapp. di compress.	12,5:1	11,9:1
Potenza max	119,6 CV a 9.500 giri/min	129,2 CV a 9.250 giri/min
Coppia max	86 Nm a 8.000 giri/min	117 Nm a 6.750 giri/min
Mappatura	singola	doppia, "soft" e "full power"
Rapporto finale	16/41	16/36
Frizione	bagno d'olio, 10 dischi	bagno d'olio, 11 dischi
Forcella	da 50 mm non regolab. (base)	-
	da 43 mm pluriregolab. (S)	da 50 mm pluriregolab.
Pinze freno ant.	4 pistoncini, tradizionali	4 pistoncini, radiali
Manubrio	in ferro	in alluminio
Cupolino	monopezzo	due pezzi
Telaio anteriore	in ferro con sovrastruttura	in alluminio a vista
Prezzo	9.890,00/10.490,00 euro	13.900,00 euro

# BENELLI TNT 899

900... per piacere

Lunga vita al 900!  
In attesa della 756,  
Benelli propone una  
maxi-entry level bella  
e divertente  
**101/110**



**CHIAVE DI LETTURA** PRESTAZIONI MOTORISTICHE E QUALITÀ COSTRUTTIVA SONO A LIVELLO DELLA CONCORRENZA, MA PER CONTENERE IL PREZZO DI VENDITA BENELLI RIDUCE LA SPECIALIZZAZIONE DELLA COMPONENTISTICA. LE QUALITÀ DINAMICHE NON NE RISENTONO E LA TNT 899 È BRILLANTE E DIVERTENTE

## SCHEDA TECNICA

www.benelli.com

### MECCANICA

- Motore: 3 cilindri in linea, 4 tempi
- Raffreddamento: a liquido
- Distribuzione: bialbero in testa, 4 valvole per cilindro, contralbero di equilibratura
- Cilindrata: 899 cc
- Alesaggio x corsa: 88 x 49,2 mm
- Rapporto di compressione: 12,5:1
- Potenza max: 119,6 CV a 9.500 giri/min
- Coppia max: 86 Nm a 8.000 giri/min
- Alimentazione: i.e., corpi farfallati da 53 mm
- Scarico: catalizzatore e sonda lambda, Euro3
- Frizione: a dischi multipli in bagno d'olio
- Cambio: a 6 rapporti
- Trasmissione finale: a catena, rapporto 16:41

### CICLISTICA E FRENI

- Telaio: scomponibile, anteriore traliccio in tubi di acciaio, posteriore fusione in alluminio
- Sospensione anteriore: forcella usd da 50 mm senza regolazioni (899S: forcella usd da 43 mm pluriregolabile)
- Sospensione posteriore: forcellone a traliccio in tubi di acciaio, monoammortizzatore progressivo regolabile in estensione e precarico molla
- Impianto frenante: ant. dischi flottanti da 320 mm con pinze a 4 pistoncini, post. disco da 240 mm, pinza a 2 pist.
- Ruote: in lega, ant. 3.50x17", post. 6.00x17"
- Pneumatico anteriore: 120/70 ZR17 (omologato anche 120/65)
- Pneumatico posteriore: 190/50 ZR17 (omologati anche 180/55, 200/50, 190/55)

### DIMENSIONI E PESI

- Lunghezza: 2.128 mm
- Altezza sella: 820 mm
- Interasse: 1.443 mm
- Peso a secco: 199 kg
- Peso in ordine di marcia: 206 kg (con serbatoio pieno al 90%)
- Capacità serbatoio: 16 litri

### PREZZO (base/S)

**9.890,00/10.490,00** euro f.c.

### HIGHLIGHTS

- Doppia versione, base e S
- Motore a tre cilindri da 899 cc
- Telaio a reggisella in alluminio
- Nuova strumentazione compatta

### CURIOSITÀ TECNICA

La misura di alesaggio per entrambi i propulsori è di 88 mm. Per ridurre la cilindrata da 1.131 cc a 899 i tecnici Benelli sono intervenuti sul valore della corsa adottando bielle più corte. Tuttavia, per evitare che i pistoni interferissero con l'albero a gomiti sono stati lavorati sotto al cielo.



**PREZZO COMPETITIVO**  
**QUALITÀ DI GUIDA** ▶ **PRESTAZIONI**

▶ **COMFORT SELLA VERSIONE BASE**  
▶ **SET-UP AMMORTIZZATORE MORBIDO**



### ESTETICA

Una vera TNT.  
Aggressiva e sportiva

**28/30**

**27/30**

Set-up di base morbido ma equilibrato

**CICLISTICA**

### MECCANICA

Benelli rispolvera l'ottimo 900 cc

**27/30**

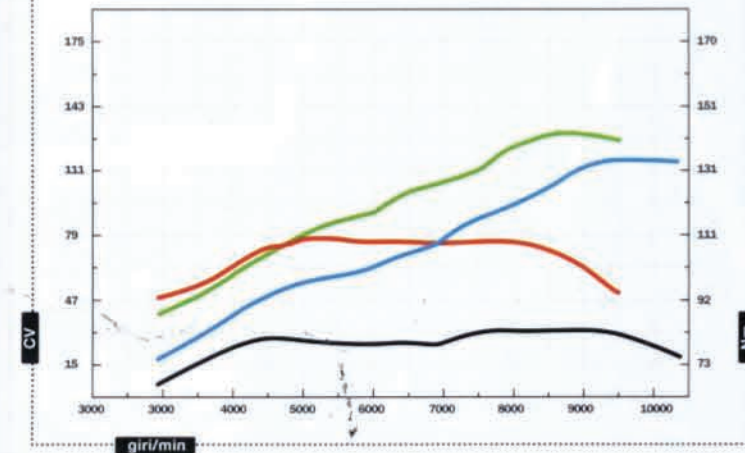
**28/30**

Facile ma divertente sia a spasso che spingendo

**SU STRADA**

### GRAFICO POTENZA E COPPIA

dati rilevati all'albero dal Costruttore



● Potenza all'albero TNT 1130 **129,2 CV a 9.250 giri/min**

● Potenza all'albero TNT 899 **119,6 CV a 9.500 giri/min**

● Coppia all'albero TNT 1130 **117,0 Nm a 6.750 giri/min**

● Coppia all'albero TNT 899 **86,0 Nm a 8.000 giri/min**

● Potenza specifica (TNT 899 - TNT 1130) **133,0 - 114,2 CV/l**

● Range utile (TNT 899 - TNT 1130) da **8.000 a 9.500 - da 6.750 a 9.250 giri/min**

● Pressione media effettiva (TNT 899 - TNT 1130) **11,42 - 12,03 bar**

● Velocità lineare pistone (TNT 899 - TNT 1130) **15,58 - 19,12 m/s**



in due pezzi (in pezzo unico sulla versione base). Per il resto distinguerle è molto facile: la base è solo nera, la S solo arancione. L'impianto frenante è lo stesso per entrambe, dischi da 320 mm ma pinze e pompa sono tradizionali.

## MOTORE, AZIONE

A spasso tra le curve comprese tra Pesaro, Urbino e Urbana, ci siamo goduti la bella guida offerta dalla TNT 899. In termini dinamici non ci sono grandi differenze tra la versione base e

la S, se non il fatto che sulla prima la sella è leggermente più dura e quindi risulta più confortevole quella sportiva della S... Ovvio poi che la regolabilità della forcella da 43 mm permette di cucirsi meglio addosso il set-up della

moto, ma la taratura standard di entrambe le versioni è tendenzialmente morbida. Ciò rende la nuova tre cilindri Benelli molto piacevole da guidare e intuitiva nelle reazioni, anche se un monoammortizzatore leggermente più

**“L'assetto è tendenzialmente morbido e i freni poco aggressivi, in modo da rendere la TNT 900 adatta anche al pubblico meno esperto”**



sostenuto le consentirebbe di sfoderare un'agilità migliore, soprattutto nei cambi di direzione molto stretti. Cosa peraltro possibile dato che sia l'unità Extreme Tech della base che il Sachs della S sono regolabili. I freni sono perfetti per l'uso stradale. Il motociclista più sportivo potrebbe preferire un mordente più deciso, ma la maggior parte degli utenti saranno più che soddisfatti della potenza frenante offerta dall'impianto Brembo. Per quanto riguarda il carattere del motore la 899 è sicuramente sportiva e divertente. Tuttavia la "mano sulla schiena" che sembra spingere quando si guida la sorellona da 1.130 cc, non c'è sulla "piccola" 900 cc. La risposta al comando del gas è sempre brillante ma molto meno prepotente e il piacevole revival (come sulla vecchia Tornado) è la possibilità di stendere le marce fino agli 11.000 giri/min indicati, con una avvertibile entrata in coppia in prossimità degli 8.000. Ai bassi regimi la coppia non manca e la guida è sempre fluida, però la 899 è più "umana" in tutte le sue reazioni. L'obiettivo di rendere la TNT una naked alla portata di un maggior numero di motociclisti è senz'altro stato raggiunto e quindi la 899 può essere tranquillamente considerata la entry-level della gamma Benelli. Almeno finché non arriverà la tanto attesa bicilindrica 756 che, ci hanno assicurato, sarà presentata in veste definitiva al Salone di Milano di quest'anno. □

