

Ducati

MONSTER 696



STATE ASSISTENDO ALL'EVENTO DELL'ANNO: LA DUCATI (DOPO 15 ANNI DI INFINITI RITOCCHI, MA INVARIATAMENTE NELLA SOSTANZA) HA RIDISEGNATO COMPLETAMENTE LA MONSTER. LA PRIMA VERSIONE È LA PICCOLA 696, L'ABBIAAMO PROVATA IN ANTEPRIMA IN SPAGNA

pagina **38**

pagina **64** Kawasaki ZX-10R



GRANDE SALTO DI QUALITÀ PER LA MAXI-NINJA. LA ZX-10R '08 È FINALMENTE PIÙ SNELLA E COMPATTA, HA UN MOTORE SEMPLICEMENTE IMPRESSIONANTE E UNA CICLISTICA AFFILATA COME LA SPADA DI UN SAMURAI. TEMPI DURI (PER LA CONCORRENZA)

Moto Guzzi

pagina **46**



STELVIO 100 4V

CON LA STELVIO, INEDITA PER IMMAGINE E CONTENUTI, LA MOTO GUZZI STUZZICA NUOVI CLIENTI E HA LE CARTE IN REGOLA PER INFASTIDIRE IL CONTENDENTE STORICO. CARATTERE E PERSONALITÀ CI SONO (MA L'ABS ANCORA NO), BASTERANNO A COPRIRE QUALCHE PICCOLO NEO NELL'USO TURISTICO?

Benelli TNT 899



LA NUOVA 899 NASCE PER FARSI NOTARE SUL MERCATO, GRAZIE A QUALCHE SEMPLIFICAZIONE E AL MOTORE DI MINOR CUBATURA. OPERAZIONE SEMPLICE (FURBA), OBIETTIVO CENTRATO: LA NAKED PESARESE È BELLA E COSTA MENO DI 10.000 EURO. MA IL SUO FORTE NON È IL PREZZO. PER SCOPRILO BASTA GUIDARLA

pagina **56**

Effetto collaterale

di Aldo Ballerini
foto Cavadini/Cervetti

La nuova 899 nasce per farsi notare sul mercato, grazie a qualche semplificazione e al motore di minor cubatura. operazione semplice (furba),

OBIETTIVO CENTRATO:

La naked pesarese è bella e costa meno di 10.000 euro. Ma il suo forte non è il prezzo. per scoprirlo? FACILE, BASTA GUIDARLA

Benelli TNT 899



10.090 (899, c.i.m.)
10.690 (899 S, c.i.m.)
nero metallizzato (899),
arancione (899 S)

la moto

Alla **TnT 1130** spetta un posto di rilievo tra le naked di grande carattere. Ha un'estetica unica, grinta e prestazioni da race replica grazie al massiccio tre cilindri dall'erogazione esplosiva. Così esplosiva e senza compromessi da rappresentare il suo più grande pregio e il suo più grande limite al tempo stesso: la 1130 è infatti splendida da guidare ma anche molto impegnativa, accessibile a soli piloti esperti e ben poco fruibile nell'uso quotidiano. Alla sua top naked, la Casa pesarese affianca oggi la **TnT 899**, sempre una 1130 ma ridotta nella cubatura e semplificata nella tecnica, un modello in sostanza più economico, che ha il compito di rappresentare il punto d'accesso alle tre cilindri sportive Benelli. Furbì, però, questi pesaresi (cinesi?). L'obiettivo è chiaro: vendere di più con poca fatica. Perché l'operazione è concettualmente semplice e tecnicamente non troppo impegnativa, visto che la base della 899 è la stessa della 1130. E anche bravi, comunque, visto che il risultato è stato raggiunto, sebbene non si

possa parlare di un vero miracolo: la 899 costa poco più di 10.000 euro chiavi in mano, un buon risparmio rispetto alla 1130 (più di 4.000 euro) ma cifra allineata alla media del mercato. Fin qui tutto chiaro, abbiamo compreso il perché di questa operazione. Tuttavia se ci fermassimo qui la nuova Benelli non verrebbe valorizzata come si merita, perché il progetto 899 nasconde un effetto collaterale ben più importante del semplice "sconto". Ne parleremo più avanti, nella sezione dedicata alla guida; ora diciamo solo che la **TnT 899**, sebbene appartenga anch'essa all'ampia categoria delle moto sportive - come da tradizione della Casa pesarese - è stata concepita per un pubblico più ampio, che apprezza anche doti di comfort e di facilità di guida. Ed è qui la grossa differenza rispetto alla 1130. La **TnT 899** è disponibile in versione base, più semplice (la Casa la indica con **T**) ed **S**, dalla componentistica più sfiziosa e dalla ciclistica più evoluta.

La **TnT** in versione base si riconosce per la livrea nera e la robusta forcella dagli steli anodizzati in color bronzo. E la versione più semplificata, ma il livello qualitativo è sempre alto.



il design

Difficile, a colpo d'occhio, distinguere la 899 dalla 1130, perché la carrozzeria resta di base la stessa e cambiano solo alcuni particolari. Il primo che si nota è il cupolino, rivisto per l'occasione (più compatto e leggero) e con un pannello posteriore più semplice (manca il pulsantino per la selezione della mappatura). Cambiano anche il supporto del gruppo ottico e degli strumenti (in tubi d'acciaio e non pressofuso) e il manubrio, questa volta d'acciaio con i contrappesi e non in lega leggera, una soluzione meno costosa e anche più efficace nella riduzione delle vibrazioni. Invariato, invece, il notevole gruppo ottico sfaccettato a diamante. La **899 T** è la più semplificata anche in tema di accessori, quindi si notano il gruppo portatarga e i parafanghi in plastica. Questa versione offre, in ossequio alla sua funzione di moto d'accesso, una sella più comoda, la stessa della **Tre 1130 K** riadattata per la nuova funzione. Oltre ad essere più soffice e morbidamente sagomata, offre un appoggio più confortevole al passeggero. La **899 S** ha degli accessori più ricchi e grintosi, che la avvicinano alle pure sportive Benelli. Ci riferiamo al parafango anteriore in fibra di carbonio, al puntale racing, al portatarga in lega leggera e alla sella in due pezzi dalla superficie corrugata per un maggiore grip. La forcella è anodizzata in oro (bronzo sulla **T**). Le differenze tecniche (la **S** ha le sospensioni più evolute) non si notano e l'ulteriore segno che distingue le due versioni è la livrea: esclusivamente nera metallizzata (con riflessi bluastri) per la **T**, arancione brillante per la **S**. La scelta cromatica è azzeccata, ma avremmo apprezzato la possibilità di una scelta più ampia, con almeno due colori per modello.

In tema di finiture le Benelli hanno compiuto apprezzabili passi avanti rispetto alle prime versioni che abbiamo visto in prova. La Casa dichiara di aver migliorato gli assemblaggi (nella resistenza dei materiali e negli accoppiamenti) nonché di aver curato la fase di verniciatura e la qualità delle vernici stesse. Si è lavorato anche sulla "pulizia" della moto, perfezionando i cablaggi, le finiture del telaio e anche i dettagli, fino alla singola vite. Difficile verificare tutte queste migliorie, anche perché sono state eseguite nel corso degli anni; tuttavia ciò che possiamo affermare oggi è che si nota una **TnT** ben curata e rifinita, a conferma del buon lavoro svolto nella messa a punto di questo modello.



La strumentazione

Di nuovo c'è anche la strumentazione digitale. È costituita da un ampio contagiri centrale con annesso LCD. Oltre le classiche informazioni (due i parziali), sono da segnalare l'orologio, il cronometro e l'indicatore del livello del carburante.

latecnica

La TnT 899 deriva strettamente dalla 1130, dalla quale eredita la ciclistica e il propulsore, rivisto nella cilindrata e in numerosi particolari. Gli 899 cm³ derivano dalle identiche misure di alesaggio e corsa della Tornado 900, la prima versione realizzata in serie del tre cilindri pesarese. Da allora la nuova unità è cresciuta e maturata, sotto il segno della normativa antinquinamento, oggi la Euro-3. Dal confronto con l'unità della prima Tornado si evince come i progettisti abbiano ricercato una maggiore elasticità, sacrificando i valori di picco ma traslando la curva di erogazione notevolmente più in basso, a tutto vantaggio della qualità della guida su strada.

Il risultato è notevole: la potenza di picco resta elevata - 119,6 CV della 899 contro i 136 CV della Tornado, ma allora non c'era la Euro-3 - e si perde qualcosa in termini di coppia. Il vantaggio è che il picco è situato più in basso, a beneficio dell'andamento della curva.

Rispetto al 1130 l'alesaggio resta invariato mentre cambiano la misura della corsa, i pistoni, le bielle (adatte alla nuova misura della corsa) e le camere di scoppio, ridisegnate per assicurare un rapporto di compressione superiore.

La ciclistica è quella della già nota e apprezzata 1130, con telaio a traliccio in tubi d'acciaio chiuso posteriormente su piastre in lega leggera.

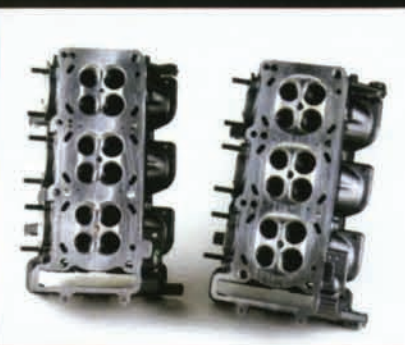
Le misure non cambiano, e si conferma quindi il taglio decisamente sportivo di questa naked, che vanta quote agilissime: angolo del canotto di sterzo da race replica (24°) e una misura dell'avancorsa altrettanto scattante (95 mm).



Le bielle (sopra) sono simili a quelle della 1130, cambia però la lunghezza per adattarsi alla nuova misura della corsa (ovviamente inferiore, visto che l'alesaggio non cambia). Sono stati adottati nuovi pistoni più leggeri e adattati alla nuova conformazione delle camere di scoppio.

la ciclistica (899S)

Telaio / Materiale	Tubi d'acciaio, alluminio
Inclin. canotto	24°
Avancorsa	95 mm
Sospensione ant.	Forcella USD (43 mm Ø)
Escursione	120 mm
Regolazioni	Prearico-comp.-est.
Sospensioni post.	Monoammortizzatore
Leveraggio progr.	No
Escursione	120 mm
Regolazioni	Prearico-estensione
Freno anteriore	Doppio disco (320 mm Ø)
Freno posteriore	Disco (240 mm Ø)
Pneumatici	Dunlop D208RR
Misura	120/70x17" - 190/55x17"
Altezza sella	820 mm
Interasse	1443 mm
Peso a secco	199 kg
Serbatoio	16 litri



Gli alberi motore della 899 e della 1130 (a sinistra, più massiccio). Nascondono l'albero controrotante, soluzione utilizzata con efficacia per ridurre le vibrazioni.



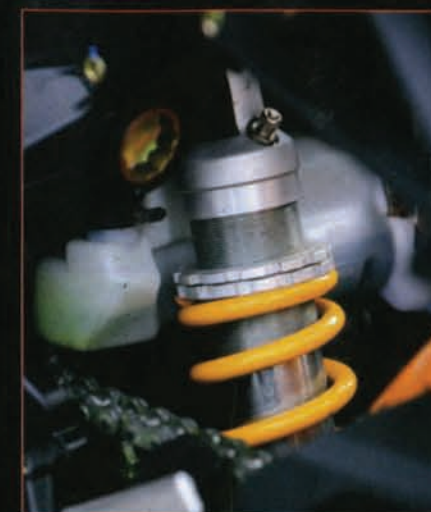
Le teste (sopra a sinistra un confronto diretto tra quelle della 1130 e della 899, più piatte) sono state ridisegnate per aumentare il rapporto di compressione. Nell'immagine si nota l'alloggiamento della catena di distribuzione laterale e il foro filettato della candela (singola).

Non varia, e in effetti si può comprendere perché, il peso dichiarato a secco (199 kg, che diventano 206 in ordine di marcia, dato dichiarato).

Tecnicamente sono le sospensioni a distinguere la 899 base dalla S. La prima ha una forcella a steli rovesciati di 50 mm Ø non regolabile; l'unità della seconda ha steli di 43 mm Ø ed è dotata di complete regolazioni. Al posteriore c'è lo stesso monoammortizzatore, regolabile in estensione e nel precarico tramite una ghiera. Sulla S però la taratura è più sportiva.

La frenata è affidata a un impianto Brembo Serie Oro con pinze tradizionali a quattro pistoncini e due pastiglie che lavorano dischi di 320 mm Ø. Al posteriore c'è un singolo disco di 240 mm Ø con pinza a doppio pistoncino.

Sui cerchi, di misura tradizionale, sono installate coperture sportive stradali (in questa prova le Dunlop D208, che verranno in seguito sostituite dalle D209 Qualifier) di ampia sezione (una 190 al posteriore).



L'impianto frenante è affidato al classico doppio disco anteriore di 320 mm di diametro, ma al posto delle altrettanto ormai classiche pinze ad attacco radiale troviamo una coppia di più tradizionali Brembo Serie Oro, a quattro pistoncini e due pastiglie. L'effetto scenico non è lo stesso, ma l'efficacia non difetta.

Le 899 T ed S montano gli stessi ammortizzatori, con regolazione del precarico a ghiera e dell'idraulica in ritorno; cambia però la taratura, più sportiva quella della 899 S. Quest'ultima vanta anche una forcella completamente regolabile, nella foto in alto si notano i registri del ritorno.



La TnT 1130 monta un bel manubrio in lega leggera, mentre sulle 899 troviamo lo stesso elemento in più "povero" acciaio. Così si risparmia sui costi, ma il materiale più pesante ha un maggiore effetto smorzante sulle vibrazioni, tanto più che è coadiuvato da due contrappesi posti alle estremità.

