

Benelli TNT 899

Mercoledì 26 Marzo 2008

La Casa del Leone gioca la carta del downsizing e propone una versione di cilindrata inferiore della sua tonante Tornado Naked Tre, per offrire lo stesso fascino della versione più grossa ma tanta accessibilità in più, anche per il portafoglio...

[Michele Losito](#)



In questo servizio

- **Casco:** Airoh
- **Giacca/Tuta:** M-tech
- **Guanti:**
- **Stivali:**



ARTIFICIERI IN ERBA Nonostante i quattro anni di età, **la Benelli TNT 1130 ha ancora il suo fascino, grazie ad una linea particolarissima che veste alla perfezione le prestazioni da genio guastatore del grosso tre cilindri pesarese.** Tanta generosità in termini di coppia e cavalli e un prezzo non proprio popolare hanno però fatto sì che, per molti, la TNT rimanesse solo un desiderio.

VECCHIA CONOSCENZA Per non perdere questa fascia di clientela - e per offrire una gamma più articolata - **in Benelli hanno quindi deciso di produrre un esplosivo dal potere detonante ridotto, equipaggiando la Tornado Naked Tre (TNT, appunto) con una versione aggiornata del tre cilindri di 899 cc** che già veniva montato sulla prima generazione della sportiva carenata Tornado Tre.

STRATEGIA D'ORIENTE Questa scelta è più che comprensibile per **Benelli** che, **trovata finalmente una stabilità finanziaria** e una nuova progettualità grazie alla fusione con la cinese Qianjiang, **ora deve pensare a coprire con il prodotto giusto il maggior numero di segmenti possibili.** Solo in questo modo, infatti, è possibile creare le necessarie economie di scala e consolidare l'appetibilità del Marchio sul mercato, faticosamente costruita negli anni passati proprio con modelli come la Tornado e la TNT.



A QUOTA 10.000 Allargare la gamma, però, **significa** anche **proporre moto concrete e al giusto prezzo, svincolandosi un po' dalla nicchia di prestigio – ma anche limitante – degli “oggetti di lusso”** dalle super dotazioni e dal prezzo proibitivo per i più. In questo senso il lavoro fatto da Benelli è encomiabile, dato è riuscita a posizionare la nuova TNT 899 ad un livello di prezzo interessante, che parte da meno di 10.000 euro per la versione base, la “biposto”.

NERA PER DUE Sono due infatti le versioni di questa nuova naked marchigiana: **la TNT899 e la TNT899S**. La prima viene indicata internamente come “biposto” e **si pone alla base della gamma delle nude Benelli**. A caratterizzarla c'è la colorazione total black di telaio e sovrastrutture, una sella in un solo pezzo - studiata per offrire un comfort accettabile anche per il passeggero - e sospensioni specifiche. Come detto, va a lei la palma di Benelli più accessibile attualmente a disposizione, con un prezzo di listino di 9.890 euro franco concessionario.



S COME SPORT L'alternativa alla versione tutta nera è la 899S, dove la “S” finale sta, ovviamente, per Sport. Riconoscerla è semplicissimo, dato il colore arancio squillante delle plastiche di cupolino e serbatoio, che ben si abbinano al nero di telaio, ruote e forcellone. Rispetto alla base, **oltre alla colorazione, sulla 899S cambia la forma della sella – che riprende quella della TNT1130 – e la finitura della forcella, anodizzata oro invece che bronzo**. Di serie anche un puntale sotto coppa in carbonio e sospensioni più raffinate, il tutto per un sovrapprezzo accettabile: 10.490 euro, sempre franco concessionario.

CUORE COMUNE Le due versioni della TNT condividono la motorizzazione: **il conosciuto tre cilindri di 899 cc è stato rivisto in tanti particolari e molto lavoro è stato fatto soprattutto a livello delle camere di scoppio per aumentare il rapporto di compressione**. Questo ha permesso al motore di rientrare nella normativa Euro3, offrendo nel contempo alcuni vantaggi anche a livello di efficienza e quindi di riduzione dei consumi. **Il risultato sono quasi 120 cavalli (119,6 all'albero e 86 Nm di coppia massima a soli 7.500 giri**: non male, quindi, se si pensa che la TNT1130 di cavalli ne dichiara poco più di 127, anche se conditi da oltre 11 chili di coppia...



SOSPENSIONI SU MISURA Tecnicamente **la TNT biposto e la S sono quindi praticamente identiche e a differenziarle c'è solo la dotazione a livello di sospensioni**. La 899 in abito nero utilizza elementi semplificati composti da una forcella con steli da 50mm non regolabile e un mono posteriore regolabile in precarico – tramite ghiera – ed estensione. La più colorata S, invece, ribadisce la sua caratterizzazione sportiva utilizzando una forcella professionale, con steli da 43 mm e regolazioni complete. Il mono è lo stesso della base, ma con tarature riviste con un occhio anche alla guida in circuito.

FRENI TRADIZIONALI Il resto della dotazione ricalca quello della TNT di maggiore cilindrata, con qualche chicca - come l'impianto frenante Brembo serie oro con dischi da 320 mm e pinze a quattro pistoncini - e qualche semplificazione, necessaria per ridurre il prezzo di vendita. A balzare subito all'occhio è la nuova strumentazione, con contagiri analogico e display digitale, ma in realtà è tutta la zona davanti al naso del pilota a cambiare, dato che sono nuovi il

manubrio in ferro verniciato nero, il pannello che racchiude la strumentazione, il supporto fari e strumenti in tubi e non più pressofuso e, soprattutto, la nuova unghia aerodinamica sopra il faro.



BEL CARATTERINO Proprio a questo particolare estetico è demandato il compito di differenziare in maniera chiara le TNT899 dalle sorelle maggiori. Per il resto, infatti, ci sono solo differenze di dettaglio, come la colorazione monocromatica del telaio e del forcellone e la finitura nera opaca di alcuni particolari, come le pedane del passeggero. **Nel complesso, però, l'immagine che se ne ricava non è quella di una versione economica della TNT e il motivo sta anche nello sforzo fatto da Benelli nel migliorare il livello qualitativo delle proprie moto, puntando su finiture più accurate e sul posizionamento meno approssimativo di cavi e connettori in giro per la moto.****SEDUTA CORTA** La prova si è svolta con entrambe le versioni della 899 e, non dovendo fare subito le foto, ho deciso di partire in sella alla meno fotogenica – il nero sta bene un po' con tutto tranne che con i pixel delle fotocamere digitali - versione biposto. **La posizione data dalla nuova sella, derivata da quella della Tre-K, è un po' obbligata e i movimenti longitudinali sono davvero limitati.** In compenso, le pedane sono posizionate perfettamente e l'altezza da terra della seduta è contenuta e alla portata anche dei brevilinei.



ORGIA DI CURVE Le doti su strada della naked pesarese sono difficilmente contestabili. Da quando è nata, infatti, **la TNT ha saputo dire qualcosa di diverso nel settore delle nude sportive grazie ad un avantreno calamitato a terra e alle qualità ai bassi e medi regimi del suo tre cilindri.** Da questa versione di minor cilindrata non potevamo che aspettarci lo stesso carattere, condito da una maggiore facilità d'uso. Per verificarlo siamo andati a ubriacarci di curve sulle colline di Urbania, a due passi dalla sede della Benelli.

FRONTE PESANTE Anche il manubrio ha una piega perfettibile, che alla lunga indolenzisce la parte esterna dei palmi. Questo accade anche perché **la TNT ha una distribuzione di pesi spostata decisamente verso l'anteriore, con il risultato che tra le mani si ha sempre un manubrio piuttosto "sostanzioso" da manovrare.** Il bello è però che la moto così configurata è capace di affrontare a testa bassa qualunque successione di curve offrendo a chi guida un avantreno che più solido non si può.

SULLE PUNTE Con un assetto del genere, quindi, si è portati a fidarsi ciecamente della ruota anteriore e ad alzare velocemente il ritmo, sicuri che da lì davanti di scherzi non ne arriveranno. E in effetti, **pur forzando la stabilità e la precisione dell'avantreno non vengono mai meno, al punto che negli ingressi meno abbottonati sembra quasi che la moto curvi sulla sola gomma anteriore,** con il posteriore che segue quasi senza farsi sentire la linea impostata.

SCARICA DIETRO Il rovescio della medaglia è però un posteriore abbastanza scarico, che pretende attenzione proprio quando meno ce ne sarebbe bisogno. Non è difficile, infatti, sentirlo muoversi in staccata, quando i trasferimenti di carico accentuano lo squilibrio verso l'anteriore. È in

queste fasi che **sulla TNT si sente anche la mancanza di una frizione antisaltellamento, che aiuterebbe a gestire meglio le scodate del posteriore quando capita di togliere una marcia di troppo senza la giusta delicatezza.**



TUTTO E SUBITO Più sporadiche le perdite di aderenza quando si spalanca il gas in uscita di curva, grazie alla spalla generosa delle Dunlop D208 RR di primo equipaggiamento, all'efficace gestione dell'acceleratore e nonostante i volonterosi tentativi del ruspante tre cilindri marchigiano. Per il quale, **tutto il lavoro fatto in Benelli per riempirne la curva di erogazione ai bassi e medi regimi ha dato i suoi frutti, con una prontezza e una spinta gratificanti**, perlomeno per i primi due terzi dell'arco di giri disponibile.

FIATO ALLE TROMBE Certo, la botta di cui sono capaci 1130 centimetri cubi è un'altra cosa ma, anche in questa versione ridotta, le qualità della configurazione a tre cilindri riescono a farsi apprezzare. **Il motore della 899 è infatti capace di scendere in sesta fino a 2.000 giri per poi salire con una bella progressione fino al limitatore, il tutto condito dalle note tonanti dello scarico centrale.** Rispetto ad altri concorrenti, però, si capisce che il motore ha ormai qualche anno sulle spalle: ad orecchio, infatti, i giri danno l'impressione di salire a costo di un certo sforzo meccanico (nonostante la finale accorciata rispetto alla 1130), sottolineato da una rumorosità meccanica abbastanza evidente.

MEN AT WORK Sulla TNT899 è quindi sicuramente più redditizio passare velocemente alle marce superiori e lavorare di coppia per affrontare i brevi strappi tra due curve. Anche perché in questo modo ci si può concentrare meglio sulla guida che, nel caso vi trovaste su un bel misto stretto come quello teatro della presentazione, richiede uno sforzo al quale chi arriva da prodotti orientali può non essere abituato. La moto è così decisamente "maschia" e nelle successioni di curve va lavorata con un certo impegno per essere efficace, ma se ci si entra in sintonia le soddisfazioni non mancano.



NERA PIU' MORBIDA Questa caratteristica è più evidente nella versione base e il motivo è da ricercare nella taratura leggermente più permissiva delle sue sospensioni. **Andando a spasso l'assetto della biposto è preferibile a quello della S, perché copia meglio l'asfalto ed è più confortevole**, ma nella guida coltello tra i denti i movimenti indesiderati della moto sono più evidenti e l'agilità ne risente un po' perché le reazioni ai comandi del pilota sono più lente.

CARBON COPY Salendo sulla Sport la maggiore rigidità delle sospensioni si nota alla prima buca, che viene riportata in copia carbone alle parti nobili di chi guida e questo nonostante la sella di derivazione 1130 sia più comoda, grazie alla maggiore libertà nei movimenti che permette.

In compenso, la guida si fa ancora più rigorosa, con una velocità di discesa in piega più rapida e una maggiore reattività quando si chiede alla moto di cambiare direzione velocemente.



MANI E PIEDI Buono anche il comportamento dell'impianto frenante: al doppio disco manca solo il mordente dei più recenti impianti radiali (ma è anche vero che di pastiglie con mescola più aggressiva è pieno il mondo), mentre **il comando a pedale offre tutta la modulabilità e la sensibilità che si possa desiderare da un freno posteriore**. Peccato solo che, nelle frenate più intense, la ruota posteriore blocchi abbastanza facilmente a causa della citata distribuzione dei pesi che privilegia l'anteriore.