

Leoncino 800 Trail

Benelli presenta la nuova **Leoncino 800 Trail**, che per il 2021 arriva sul mercato con l'aggiornamento alla normativa Euro 5 e una serie di modifiche tecniche ed estetiche in grado di esaltarne la vocazione off-road, senza mai allontanarsi dall'autenticità del concept che sta alla base della linea Leoncino. Una "modern-classic" che si fa sportiva e dinamica e che condivide con la 800 stradale elementi tecnici e stilistici all'avanguardia.

Il motore è il bicilindrico quattro tempi, raffreddato a liquido, da 754 cc, proposto anche sulla Leoncino 800, in grado di sprigionare una potenza di 76,2 CV (56 kW) a 9000 giri/min e coppia di 68 Nm (6,9 kgm) a 6500 giri/min, per garantire il massimo della performance e del divertimento anche nel fuoristrada. La distribuzione è a doppio albero a camme in testa, 4 valvole per cilindro, doppio corpo farfallato da 43 millimetri di diametro. La frizione con asservimento di coppia e funzione antisaltellamento è in bagno d'olio, il cambio a 6 velocità.

Rispetto alla "sorella" stradale, la ciclistica è stata rivista per poter affrontare al meglio anche i percorsi off-road, dove superare le asperità del terreno. Il telaio è un traliccio tubolare con piastre in acciaio, capace di garantire maneggevolezza e agilità su strada. Il reparto sospensioni è affidato all'anteriore ad una forcella upside down Marzocchi con steli di 50 mm di diametro, regolabile in estensione, compressione e precarico, che dai 130 millimetri di escursione nella stradale passa ai 140 millimetri della Trail. Stesso aggiornamento anche al posteriore, dove troviamo un forcellone oscillante con mono centrale regolabile nel precarico molla e freno idraulico in estensione, che aumenta anch'esso l'escursione ruota (140 mm), alzando così la seduta da 805 millimetri della stradale a 830 millimetri della Trail. A

dare la differenza anche la ruota da 19" all'anteriore e da 17" al posteriore, che montano rispettivamente pneumatici tassellati da 120/70 e da 170/60. Impianto frenante Brembo condiviso con la Leoncino 800, garanzia di massima sicurezza, con un doppio disco anteriore semiflottante di 320 mm di diametro e pinza monoblocco radiale a quattro pistoncini, e dal disco posteriore di 260 mm di diametro, con pinza a doppio pistoncino.

Stile ricercato e design all'avanguardia per **Leoncino 800 Trail**, che presenta elementi tipicamente da fuoristrada, come il nuovo doppio scarico laterale alto, sviluppato appositamente per questa versione, ma anche la tabella porta numero e paracalore posizionata a lato, realizzata per accentuarne lo spirito off-road. A donarle quest'anima anche il cupolino alto posizionato sopra il faro anteriore full led, che presenta il tipico elemento ad arco della linea Leoncino. In condivisione con la Leoncino 800, troviamo le linee muscolose e scolpite del serbatoio in acciaio, realizzato per esaltare potenza e dinamicità della moto, dove ritroviamo l'elemento stilistico dell'arco, ma impreziosito questa volta da due bumpers paraserbatoio. La versione Trail offre inoltre strumentazione all'avanguardia, sempre in TFT, per un cruscotto dal design moderno ed autentico. La sella è pensata per garantire il massimo della comodità anche su percorsi più difficili. Sotto la sella, in continuità con la Leoncino 800, troviamo un fianchetto in alluminio pensato per incastonare il logo Leoncino. Sul parafango, il Leone che svetta, tipico della gamma.

Leoncino 800 Trail, in versione Euro 5, sarà disponibile a partire dalla prima metà del 2021. Il prezzo è ancora in via di definizione.