

11. 4. 2008

MOTORRAD

MOTORRAD

WWW.MOTORRADONLINE.DE

Fahrbericht
**Ducati Monster
696**

Fahrbericht
**Harley-
Davidson
XR
1200**

ROCK'N'ROLL

TOP-TEST
BMW
**HP2
Sport**



BLICKPUNKT
Service-
intervalle:
Die große
Abzocke?



PRODUKTTEST
8 Fahrer-
ausrüstungen
für **1000 €**



**SÜDFRANKREICH: Traumtouren
durch die Schluchten des Tarn**



Triumph
Daytona 675

Suzuki
GSX-R 600

Kawasaki
ZX-6R

Honda
CBR 600 RR

Yamaha
YZF-R6



600er Vergleichstest
SUPERSPORTLER

Deutschland 3,80 €
Österreich 4,30 € Schweiz 7,70 sfr
Belgien 4,50 € Finnland 5,70 € Griechenland 5,60 €
Italien 5,- € Norwegen 5,- NOK Slowenien 5,- €
Spanien 5,- €



TEST**Benelli TnT 899 S**

VA BENE, KLEENE

Nach drei Jahren bekommt Benellis Dreizylinder-Funbike TnT 1130 eine kleine Schwester – die TnT 899 S.

Von Peter Mayer; Fotos: Jörg Künstle

K

urve reiht sich an Kurve, kaum ein Meter, auf dem sich das Asphaltband nicht kunstvoll verschlungen an die sanften Hügeln schmiegt. Wenn nicht hier im Hinterland des italienischen Pesaro, wo denn dann muss Motorradfahren erfunden worden sein? Und doch verschieben sich gerade hier, nur ein paar Steinwürfe vom Benelli-Werk entfernt, die Relationen. Degradieren sich selbst die extremsten Schräglagen nur zum Vorspiel für diesen nicht in Worte zu fassenden akustischen Urknall am Kurvenausgang. Wenn der Dreizylinder beim Gasanlegen seinen metallisch trockenen, so heiser wie Joe Cockers röhrenden Sound aus dem Schalldämpfer bläst, fröstelt es die Sinne.

Ein Erlebnis, das fast vergessen lässt, dass diese TnT – die Abkürzung für Tor-

Benelli TNT

MOTOR

Wassergekühlter Dreizylinder-Viertakt-Reihenmotor, eine Ausgleichswelle, zwei oben liegende, kettengetriebene Nockenwellen, vier Ventile pro Zylinder, Tassenstößel, Nassumpfschmierung, Einspritzung, Ø 53 mm, Lichtmaschine, Batterie 12 V/14 Ah, mechanisch betätigte Mehrscheiben-Ölbadkupplung, Sechsganggetriebe, O-Ring-Kette, Sekundärübersetzung 41:16.

Bohrung x Hub 88,0 x 49,2 mm

Hubraum 898 cm³

Verdichtungsverhältnis 12,5:1

✦ **Sound Dreizylinder-Akustik at its best**
Handling vertrauenerweckend leicht
Preis 3000 Euro günstiger als die 1130er

☹ **Verarbeitung nachlässig**
Federbein könnte komfortabler sein
Auspuff Fahrer riecht nach Abgasen



Die Kleine: seitliche Kühler, aggressives Styling – auch mit 898-cm³-Motor typisch TnT

nado naked Tre – nun auch etwas zahmer auftritt. Statt mit purer Gewalt wie ihre seit 2005 angebotene, bezüglich Gasannahme etwas unerzogene Schwester mit 1131 cm³ Hubraum soll die TnT 899 S mit guten Manieren überzeugen. Was ihr auch gelingt. Mit gleicher Bohrung (88 Millimeter) wie die 1130er, aber geringerem Hub (19,2 statt 62 Millimeter) und überarbeiteter Software gibt sich die „Kleine“ sehr ausgewogen. Bereits knapp über 2000/min saugt sich der Drilling ohne Verschlucken das Gemisch aus der amerikanischen Walbro-Einspritzanlage, legt ab 6000/min nochmals Kohlen nach und lässt bis 10.000/min nicht locker. Versprochene 120 und – siehe Leistungsdiagramm – gehaltene 118 PS kommen auch subjektiv rüber.

Zumal das Umfeld passt. Sportlich aggressiv und doch bequem thront der Fahrer auf der Neuen, darin unterscheidet sie sich nicht von der 1130er. Ebensovienig beim Fahrgefühl. Das wird geprägt vom mit 1419 Millimeter kurzen Radstand und vor allem vom weit nach vorn gerückten, massigen Motor, der das beherrschende Stilelement der TnT-Linie, die beiden seitlich montierten Wasserkühler, erst erzwungen hat. Typisch

TnT, dass demzufolge der größere Teil des Gewichts auf der Front lastet. Das Vorderrad scheint am Boden zu kleben, auf den Millimeter genau zieht es den orangefarbenen Spaßmacher um jede Ecke, vermittelt beruhigendes Vertrauen. Genauso wie die Bremsen, die auch ohne trendig-radial angeschraubte Bremszangen die Lage souverän im Griff haben.

In Sachen Federung bleibt sich die TnT ebenfalls treu. Die fein einstellbare Marzocchi-Gabel bügelt selbst faltige Provinzstraßen glatt, während das Sachs-Federbein auf holprigem Asphalt das Heck unruhig werden lässt, in Schräglage mitunter fühlbar zur Kurvenaußenseite trampelt.

Und noch in einem weiteren Punkt pflegt die Benelli Traditionen. Mit 7,6 Litern auf der Autobahn und 6,3 Litern auf der Landstraße gleißt sie sich gern kräftig einen hinter die Binde; lässt ihren Reiter durch den kurzen Auspuff obendrein kräftig nach Abgas muffeln. Und lenkt damit eher ungeschickt von den viel zu klein geratenen Kontrollleuchten ab. Doch kultivierter als die wilde 1130er ist die 899er auf jeden Fall. Und satte 3000 Euro günstiger. ■

899 S

Leistung
88,0 kW (120 PS) bei 9500/min
Max. Drehmoment
88 Nm bei 8000/min

FAHRWERK

Rückenrahmen aus Stahl und Aluminium, Upside-down-Gabel, Ø 43 mm, verstellbare Federbasis, Zug- und Druckstufendämpfung, Gitterrohrschwinge aus Stahl, Zentralfederbein mit Hebel-system, verstellbare Federbasis und Stufendämpfung, Doppelscheibenbremse vorn, Ø 320 mm, Vierkolben-festsattel, Scheibenbremse hinten, Ø 140, Zweikolben-Festsattel.

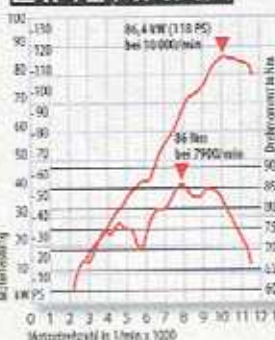
Alu-Gussräder 3,50 x 17; 6,00 x 17
Reifen 120/70 ZR 17; 190/50 ZR 17
Bereifung im Test Dunlop D 208 RR

MAßE+GEWICHTE

Radstand 1419 mm, Lenkkopfwinkel 66,0 Grad, Nachlauf 95 mm, Federweg v/h 120/120 mm, Sitzhöhe* 820 mm, Gewicht vollgetankt* 224 kg, Zuladung* 176 kg, Tankinhalt/Reserve 17,0/4,0 Liter.

Garantie zwei Jahre
Service-Intervalle alle 10.000 km
Farben Orange-Metallic
Preis 10.490 Euro
Nebenkosten 250 Euro

LEISTUNGS-DIAGRAMM



*MOTORRAD-Messungen; Diagramm: Leistung an der Kurbelwelle, Messung auf Dynojet-Rollenprüfstand 150, korrigiert nach 95/1/EG, maximal mögliche Abweichung = 5%



Hepco & Becker GmbH
Birkenstraße
D-66989 Hahnenröchen
Tel. +49(0) 6334-9216-0
www.hepco-becker.de



Nackt in 3 Minuten!



Das abnehmbare Trägersystem von Hepco & Becker.

In 3 Minuten montiert/demontiert!

MOTORRAD MOTORRAD

BEST BRAND 2007

BEST BRANDS 2008

Kategorie: Gepäcksysteme

Kategorie: Gepäcksysteme