

# Motorrad TESTBUCH

MOTORRADMAGAZIN

# MO

SONDERAUSGABE

Deutschland € 6,90

Österreich	€ 7,50	Dänemark	DKK 73,00
Schweiz	CHF 12,80	Norwegen	NOK 87,00
Belgien	€ 8,20	Schweden	SEK 25,00
Luxemburg	€ 8,20	Tschechien	CZK 285,00
Niederlande	€ 8,20	Ungarn	HUF 2.580,00
Spanien	€ 8,90	Slowenien	SIL 2.640,18/
Finnland	€ 10,00		€ 10,60

**2008**



## DIE TOP-MOTORRÄDER 2008

**Reifentest**  
Touren- und Sport-  
klasse



## ALLE FAKTEN & MESSWERTE



**PLUSMINUS**

- + charismatischer und kräftiger Motor
- + stabiles Fahrwerk
- + exklusiv
- hoher Verbrauch



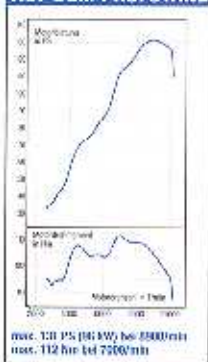
# Benelli TNT 1130 Cafe Racer

**18 PLUSPUNKTE SEHR GUT**



Benelli war einer der letzten Motorradhersteller, die erst Sommer 2007 per geregelter Katalysator auf die Euro 3-Abgasnorm umgerüstet haben. Zwar sind dabei nominell acht PS abhanden gekommen, doch in der Praxis ist das kaum zu spüren (Messwerte gelten für 07er Modell). Nach wie vor schiebt der charismatische Triple mit einer Wucht, die ihresgleichen sucht. Spezielles Merkmal des Cafe Racers ist der Verzicht auf die roadster-typische breite Lenkerstange, was das Gefühl für's Vorderrad definitiv verbessert.

## AUF DEM PRÜFSTAND



## MO MESSWERTE

Gewicht vollgetankt	222 kg, davon 53,4 % vorn
Top speed solo liegend	242 km/h
Beschleunigung von 0 bis 100 km/h in	3,0 s
Durchzug im letzten (6.) Gang von 60 bis 140 km/h in	6,9 s
Testverbrauch (Superbenzin)	7,6 l/100 km

## TECHNISCHE DATEN

Preis 13 490 Euro plus Nebenkosten  
 Leistung: 129 PS (95 kW) bei 8000/min, maximales Drehmoment 110 Nm bei 8750/min  
 Motor: Vierakt-Dreizylinder-Hohennotor, wassergekühlt, Vier Ventile pro Zylinder, dreh. Bohrung x Hub 88 x 62 mm, Hubraum 1130 ccm, Verdichtung 11,5, Elektronische Benzininspritzung, Drosselklappen  $\geq$  53 mm, Elektrostarter, Sechsganggetriebe, Endantrieb über Nockenmechanik  
 Fahrwerk: Stahlrohr-Bremsenrahmen mit Leichtmetall-Bussteifen, Upside-down-Gabel,  $\varnothing$  50 mm, Federweg 120 mm, Hinten Stahlrohrschwinge mit Multifederbau, einstellbar, Federweg 115 mm, Lenkung vom 120/70ZR17, Hinten 190/50 ZR17, Vorn Doppelscheibenbremse,  $\varnothing$  320 mm, Hinten Scheibenbremse,  $\varnothing$  240 mm, Radstand 1410 mm, Lenkkopfwinkel 65,5 Grad, Sitzhöhe 780 mm, Tankinhalt 17 Liter, zulässiges Gesamtgewicht 400 kg  
 Garantie und Service: Zwei Jahre Garantie, Inspektion nach 1000, dann alle 10 000 km  
 Kosten: Steuer im Jahr 84,64 Euro, Versicherung Haftpflicht bei 100 Prozent Beitragsanteil 215,90 Euro (Normaltarif HDI, Gering, Regionalklasse 1)

## MOTOR

Einspritzmotor. Springt kalt nach kurzem Systemcheck zuverlässig an. Moderate Kaltlaufdrehzahl. Sofort spontane Gasannahme. Gewaltiges Anfahrtdrehmoment, starke Drehzahlmitte. Zorniger Schub bis zur Nenndrehzahl. Lastwechselverhalten bei gefühlvoller Gasannahme unproblematisch. Mechanisch rauher Lauf mit charakteristischem Mahlgemisch. Tolerables Vibrationsaufkommen bei Vollast. Fies röhrender Dreizylindersound.

## KUPLUNG UND GETRIEBE

Leichtgängige, fein dosierbare Seilzugkupplung, trennt stets einwandfrei. Sechsganggetriebe lässt sich leicht, präzise und geräuscharm schalten. Leerlaufdrehung problemlos.

## FAHRWERK

Aufsitzen und wohlfühlen. Ein souveränes, ehrliches Fahrwerk. Nicht nervös handlich, sondern einem Naked-Bike dieses Kalibers entsprechend stabil und spurtreu. Hochpräzises Einlenkverhalten, selbst in Schräglage korrigierbar. Hervorragende Rückmeldung von der Fahrbahnoberfläche. Mit Lenkstummeln noch besseres Gefühl fürs Vorderrad als mit dem Rohrlenker. Große Schräglagenfreiheit, geringes Aufstellen beim Bremsen in Schräglage. Etwas hölzerner Erstberührung: Dunlop D 208.

## KOMFORT

Perfekte Fahrerintegration, optimales Kontakt- und Kontrollgefühl, mit Lenkstummeln noch besser als mit Rohrlenker. Moderat gebückte Haltung, immer noch langstreckentauglich. Kniewinkel trotz recht hoch montierter Rasten nicht zu eng. Angenehm schmaler Tank-Sitzbank-Übergang. Kaum Windschutz. Durch den Auspuff „beheizter“ Kurzstrecken-Sozialplatz mit Abgasbelastigung.

## BREMSEN

Brembo-Bremsanlage mit sehr guter Wirkung und vorbildlich transparentem Dosierverhalten. Ab Modelljahr 2008 mit prospektträchtigen Radial-Komponenten.

## FAHRLEISTUNGEN

Knapp 250 km/h Top speed und Abrissbirnen-Druck in allen Lagen.

## VERBRAUCH

Konzeptgerecht flott gefahren rund siebeneinhalb Liter pro 100 Kilometer. Das ist zwar fast ein Liter weniger als bei früheren TNTs, aber immer noch zuviel. Mit dem Powercontrol-Knopf im Cockpit lässt sich der Verbrauch um zirka einen Liter senken, allerdings wird damit auch die Leistungsentfaltung spürbar gehemmt.

## AUSSTATTUNG

Abgesehen von einigen teils billig wirkenden Kunststoffteilen ordentlich verarbeitet. Edelstahl-Auspuffanlage mit G-Kat. Cockpit mit digitalem Info-Display. Federelemente und Handbremshebel einstellbar. Nur Seitenständer, Soziushöcker-Abdeckung und Verkleidungsteile serienmäßig.

## WARTUNG

Inspektionen alle 10 000 Kilometer. Einfache Ölkontrolle über Schauglas. Pflegeintensiver Kettenantrieb, nur Seitenständer. Batterie gut erreichbar, Triebwerk verschachtelt.