

Motorrad TESTFLUCH

MOTORRADMAGAZIN
MO
SONDERAUSGABE

Deutschland € 8,90

Österreich	€ 7,50	Dänemark	DKK 73,00
Schweiz	CHF 12,80	Norwegen	NOK 87,00
Belgien	€ 8,20	Schweden	SEK 85,00
Luxemburg	€ 8,20	Tschechien	CZK 286,00
Niederlande	€ 8,20	Ungarn	HUF 2.580,00
Spanien	€ 8,90	Slowenien	SIK 2.540,18/
Finnland	€ 10,00		€ 10,60

2008



DIE TOP-MOTORRÄDER 2008

Reifentest
Touren- und Sport-
klasse



ALLE FAKTEN & MESSWERTE



4 198518 806903 01

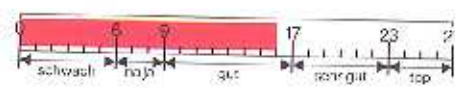
PLUSMINUS

- + TNT-Look
- + TNT-Sound
- + TNT-Fahrwerk
- viel milder als die 1130
- krasser Spritverbrauch



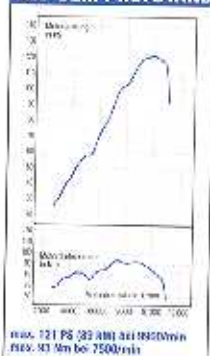
BENELLI TNT 899

16 PLUSPUNKTE GUT



Als preisgünstige Alternative zu den inzwischen legendären 1130er TNT-Modellen gibt es nun die 899er – nach dem Motto „milderer Motor, milderer Preis“. Das neue Benelli-Angebot ist wirklich reizvoll, schließlich gibt es auf diese Weise TNT-Look, TNT-Sound und TNT-Fahrwerk für unter 10 000 Euro. Für sich betrachtet ist auch das Motorpotenzial der 899er ganz ordentlich. Aber explosiv ist anders. Deshalb lautet der Tipp für alle Low-Budget-Sprengmeister: weiter sparen, dann die 1130er probefahren. Aber erst dann.

AUF DEM PRÜFSTAND



WICHTIGE MESSWERTE

Gewicht vollgetankt	225 kg, davon 51,6 % vorn
Leistung solo liegend	213 km/h
Beschleunigung von 0 bis 100 km/h in	3,9 s
Durchzug im letzten (6.) Gang von 60 bis 140 km/h in	8,8 s
Testverbrauch (Superbenzin)	7,5 l/100 km

TECHNISCHE DATEN

Preis: 9999 Euro (S-Variante: 10490 Euro)
 Leistung: 120 PS (80 kW) bei 9500/min, maximales Drehmoment 89 Nm bei 3000/min
 Motor: Venturi-Dreizylinder-Boxermotor, wassergekühlt, vier Ventile pro Zylinder, Bohrung x Hub 88 x 49,2 mm, Hubraum 899 ccm, Verdichtung 12,5. Elektronische Drehmomentmessung, Drosselklappen 2/53 mm, 6-Kat. Elektroinjektor, Sechsganggetriebe, Endantrieb über Drehringkette
 Fahrwerk: Stahlrohr-Brückenrahmen mit Leichtmetall-Füßsteifen, vorn Upside-down-Gabel, 43 mm, Federweg 120 mm, hinten Stahlrohrschwinge mit Monofederbein, Federweg 120 mm, Bereifung vorn 120/70ZR17, hinten 190/50 ZR17, vorn Doppelscheibenbremse, 320 mm, hinten Scheibenbremse, 240 mm, Radstand 1419 mm, Lenkknippenwinkel 66 Grad, Sitzhöhe 780 mm, Tankinhalt 17 Liter, zulässiges Gesamtgewicht 400 kg
 Garantie und Service: Zwei Jahre Garantie, Inspektion nach 1000 km, dann alle 10 000 km
 Fixkosten: Steuer pro Jahr 66,24 Euro, Versicherung Haftpflicht bei 100 Prozent Beitragsrate, 218,80 Euro (Normaltarif Hiltl-Gerling, Regionalklasse 1)

MOTOR

Einspritzer mit Startautomatik. Motorsteuerung braucht manchmal einen zweiten Anlauf für stabile Leerlaufdrehzahl. Betriebswarm gute Gasannahme. Bulliges Anfahrtdrehmoment, zorniger Schub zwischen etwa 5500 und 8000/min, danach eher zähes Weiterdrehen in den fünfstelligen Drehzahlbereich. Unauffälliges Lastwechselverhalten. Mechanisch rauer Lauf mit charakteristischem Mähtgeräusch und kraftstrotzenden Vibrationen. Einzigartig fies kreischender Dreizylindersound. Im direkten Vergleich natürlich milder als der 1130er.

KUPLUNG UND GETRIEBE

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

FAHRWERK

Kompakt, knackig, handlich, stabil. Ideales Roadster-Chassis. Nie nervös, stets souverän. Präzises Einlenkverhalten, auch in Schräglage korrigierbar. Hervorragende Rückmeldung von der Fahrbahn. Upside down Gabel vorn tendenziell sportlich straff. Federbein hinten mit vergleichsweise komfortabler Grundabstimmung. Federelemente bei der S-Variante einstellbar. Große Schräglagenfreiheit. Etwas hölzern wirkende Erstberührung von Dunlop, jedoch keine Reifenfabrikatsbindung. Viele Dimensionen wählbar, hinten von 180 bis 200.

KOMFORT

Aufrecht-bequeme, leicht vordenadorientierte Fahrhaltung. Perfekte Fahrerintegration: roadstergerechte Lenkungs, taillierte Sitzbank, optimaler Knieschluss, gefüllt niedrige Sitzhöhe. Auch für kleinere Fahrer und Fahrerinnen geeignet. Soziusplatz vom Auspuff auf gehäutet und mit hohen Fußrasten, nur für Kurzstrecken zu empfehlen. Kaum Windschutz.

BREMSEN

Brembo-Bremsanlage mit sehr guter Wirkung und vorbildlich transparentem Dosierverhalten. Rein äußerlicher Mangel: keine angesagten, prestigeträchtigen Radial-Komponenten.

FAHRLEISTUNGEN

Weit von der brutalen 1130er Performance entfernt, doch ohne den direkten Vergleich sind Beschleunigung und Durchzug prima. Theoretisch sind rund 240 km/h drin. Testmaschine leider mit mysteriöser Top-speed-Hemmung – Ursache bis Redaktionsschluss unklar.

VERBRAUCH

Bei konzeptgerecht flotten Fahrstil 7,5 Liter pro 100 Kilometer. Dass das ein bisschen weniger ist als bei der 1130er, ist da nur ein schwacher Trost.

AUSSTATTUNG

Überwiegend solide mit faszinierenden Konstruktionsdetails. Edelstahl-Auspuffanlage mit 6-Kat. Modernes Cockpit. Nur Seitenständer. Handbremshebel einstellbar. S-Variante mit einstellbaren Federelementen und Kohlefaser-Verkleidungsteilen. Seit der Übernahme durch den chinesischen Gianjiang-Konzern verbesserte Qualität.

WARTUNG

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

Einschätzung: +++=überaus gut, ++=prima, +=gut, +=mehrfach gelobt, =schlecht, --=fiskalisch, insgesamt sind 27 Pluspunkte möglich. Für jeden Minuspunkt wird ein Pluspunkt abgezogen