

test + technik

Top-Test MV Agusta Brutale S





SINN UND SINNLICHKEIT

MV Agusta Brutale S – oder wie Form und Funktion weit abseits der üblichen Pfade zu einem emotionalen Vollbad ganz eigener Art werden.

Von Stefan Kaschel; Fotos: Rossen Gargolov

Was haben wir gelästert, was haben wir geschimpft. Kommt sie, kommt sie nicht? Kommt sie am Stück oder doch in Teilen? Bilder machten die Runde von beinahe fertigen Motorrädern – aber alle ohne Cockpit, Kühler und Auspuff. Versprechen des deutschen Importeurs kamen und gingen, Testberichte wurden eingepflegt und wieder gestrichen. Bis nach diesem unendlichen Hin und Her niemand mehr wirklich Lust hatte auf diese MV Agusta.

Und dann stand sie da. Das reichte. Wer es nicht glauben mag, sollte es ausprobieren. Dastehen kann ansteckend sein. Die Brutale steht einfach nur da – und der Betrachter auch. Sie nimmt gefangen, er ist gefangen. Und wird von nun an nicht mehr freikommen. Ein Schritt nach links, einer zurück: den Blickwinkel ändern, sich langsam um das Objekt herumarbeiten, geht alles. Aber umdrehen und weggehen – keine Chance. Mit dem Rauchen aufzuhören ist leichter.

„Der Mann ist seine eigene Zielgruppe. Baut Motorräder genau so, wie er sie haben will. Darum sind sie so überzeugend.“ Das sagte einmal jemand, der es wissen muss. Hans-Georg Kasten, Schöpfer einer so epochalen Konstruktion wie der 1100er-Katana von Suzuki. Wer die Brutale des Ausnahme-Designers Massimo Tamburini betrachtet, weiß, was Kasten gemeint hat. Keine Kompromisse, keine Rücksichtnahme. Weder auf Marktforscher noch auf Rotstiftjongleure. Es



MV Agusta Brutale S

zählt nur das Gute, Echte, Wahre. Sein persönliches Glaubensbekenntnis. Tamburinis Entwürfe sind immer radikal. Und sie werden fast immer zu Klassikern.

Die ersten Meter. Noch fährt ein Hauch von Trauer mit, weil man nicht verweilen konnte, schwelgen in diesem Überfluss an Form und Technik, sich berauschen an jedem noch so kleinen, feinen Detail. Aber Tamburini teilt sich auch im Sitzen mit. Zentriert den Fahrer so perfekt auf seinem Gerät, als wäre er fester Bestandteil. Die Lenkerenden biedern sich geradezu an, die Tankflanken scheinen den Kontakt zu den Oberschenkeln wie von selbst zu finden, und das dünne Sitzkissen kommt auf Anrieb seiner vornehmsten Aufgabe nach, nämlich dem Allerwertes-

ten umgehend unverfälscht mitzuteilen, was sich gerade am Hinterrad abspielt. Komfort? Nicht im herkömmlichen Sinn. Wer die Gemütlichkeit einer gut eingesessenen Couch sucht, für den wird die Brutale immer eine Fremde bleiben. Alle jedoch, die Tamburinis Diktion von Bequemlichkeit folgen können und sich erst richtig behaglich fühlen, wenn die augenblicklichen fahrdynamischen Zustände ohne Umschweife in die eigene Schaltzentrale übermittelt werden, erleben diese ersten Meter wie eine Heimkehr. Da ist es wieder, was beinahe verschüttet war! Wie konnte ich mich wohlfühlen auf allen anderen? In diesem Moment scheint es, als würde deren angepasste Beliebigkeit, dieser Spagat zwischen sämtlichen eventuellen Kundenwünschen zwangsläufig in die Sackgasse führen. Wo Kom-

promisse zum Credo werden, bleibt die reine Lehre mitunter auf der Strecke.

Die Brutale wird also zur Aufklärerin. Das Sachs-Federbein, mit getrennter High- und Low-speeddämpfung der Druckstufe, angelenkt von einer in der Länge variablen Schubstange, bietet jede Menge Raum zum Spielen. Sehr hart aber ist es in jedem Fall. Mit der Folge, dass jeder Bitumenstrich im Kopf sofort kartografiert wird, niemals Zweifel aufkommen über das gerade am Hinterrad anliegende Gripniveau. Doch auch jener, dass die fatale Lage der staatlichen Finanzen nie deutlicher im Kreuz zu spüren war als mit der Brutale auf sanierungsbedürftigen Landstraßen dritter Ordnung und scharfen Absätzen auf Autobahnen. Etwas weniger täte es ebenfalls. Die Gabel dagegen: unglaublich. Sieht aus wie Showa, ist jetzt



Ist Fliegen **wirklich** schöner?

Ansichtssache: der fette 190er im zierlichen Brutale-Heck. Beim Fahren übertrieben, zum Schauen einfach geil. Genau wie die enge Führung der Schalldämpfer



aber Marzocchi. 50er-Gleitrohrdurchmesser, trotzdem ordentlich ansprechend, mit straffer Auslegung, dazu eine Dreifachklemmung, die sogar Brückenpfeiler zusammenhalten würde. Dazwischen Gitterrohr vom Feinsten, Schweißnähte wie gemalt und Motoraufnahmen, die den Reihenvierer an genau den richtigen Stellen zum Stabilisieren zwingen.

Das Ergebnis: von der F4 S, deren Fahrwerk weitgehend übernommen wurde, zwar bekannt, für Naked Bikes aber eine neue Dimension. Ein Geradeauslauf, der nicht einmal durch ein Erdbeben zu erschüttern wäre, eine Beharrlichkeit, die niemals in Halsstarrigkeit ausartet. Im Gegenteil: Über den wunderbar konisch zulaufenden Rohrlenker und die massive Gabel werden die gewünschten Richtungsänderungen eins zu eins ans Vor-

MV Agusta Brutale S

derrad weitergegeben und dort nicht nur unmittelbar, sondern mit derselben Konsequenz umgesetzt, die schon den Geradeauslauf auszeichnete. Eine Brutale pendelt nicht. Sie rollt auch nicht beiläufig oder lustlos vor sich hin. Eine Brutale ist immer voll und ganz bei der Sache, selbst

wenn sich der fette 190er (ein 180er ist auch freigegeben) auf Bodenwellen deutlich aufstellt.

Dass sich diese Intensität direkt auf den Fahrer überträgt, liegt nicht allein am Fahrwerk. Natürlich spielt der Motor eine entscheidende Rolle. Und der ist trotz eines im Vergleich zur Rennschwester F4 S überarbeiteten Zylinderkopfs mit ge-

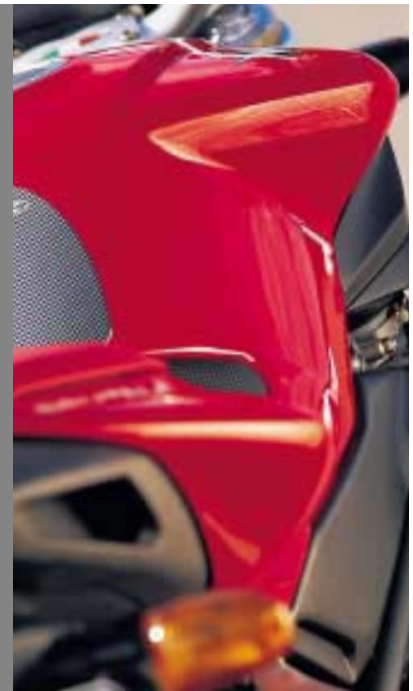
änderten Steuerzeiten und modifizierter Kanalführung ebenfalls nicht zu Kompromissen aufgelegt. Faustdicke, kunstvoll verlegte Krümmer, doch mehr noch dieses geringe Brüllen aus der Airbox signalisieren, wo es langgeht. Jeder Zwischengasstoß lässt erahnen: Hier treibt kein domestizierter Straßenschleicher, sondern ein echter Drehzahlräuber sein Unwesen. Ein



Immer wieder
Sattsehen
am Detail



Einfach nur schön: die Brutale im Detail. Sechs-Zoll-Felge an Einarmschwinge, feinstes Lenkerrohr an solider Klemmung und Linien, die betören





Ein ganz
neues
MV-Gefühl



Identität an allen Ecken: So einen Gehäusedeckel kann nur MV Agusta, Brutale-Schriftzüge an Fußrasten und Scheinwerferglas wohl auch



MV Agusta Brutale S

lustvolles Vorspiel, ein akustischer Hauptakt, der den Dirigenten erschauern und das Umfeld an die niemals endende Pubertät glauben lässt. Zumal, wenn die Startampel auf Grün springt. Dann braucht der Pilot wie in seligen 50er-Zeiten die

schleifende Kupplung und hohe Drehzahlen, um standesgemäß davonzustieben.

Denn die Brutale hat eine Anfahrschwäche. Es muss gesagt werden. Auch wenn man nach einiger Eingewöhnung geneigt ist, die lustlose Darbietung bei Drehzahlen unterhalb von 6000/min wegen des hohen Erlebniswerts jenseits dieser

Marke zu verzeihen. Die MV geht nur verzögert ans Gas, was in Tateinheit mit dem schwergängigen Gasgriff im unteren Drehzahlbereich sehr, im oberen etwas weniger stört. Das ist nicht schön, das können andere deutlich besser. Was sich dann aber zwischen 6000 und 12 000/min abspielt, das ist geeignet, für diese lahme



MV AGUSTA F4 BRUTALE S

Daten

Motor

Wassergekühlter Vierzylinder-Viertakt-Reihenmotor, zwei obenliegende, kettengetriebene Nockenwellen, vier Ventile pro Zylinder, radial angeordnet, Tassenstößel, elektronische Saugrohreinspritzung, Ø 46 mm, Motormanagement, E-Starter, Drehstromlichtmaschine 650 W, Batterie 12 V/9 Ah.

Bohrung x Hub 73,8 x 43,8 mm
Hubraum 749 cm³
Verdichtungsverhältnis 12,0:1

Nennleistung

93,4 kW (127 PS) bei 12 500/min

Max. Drehmoment

77 Nm (7,9 kpm) bei 10 500/min

Schadstoffwerte (Homologation) CO 10,15 g/km, HC 2,48 g/km, NO_x 0,24 g/km

Kraftübertragung

Primärtrieb über Zahnräder, hydraulisch betätigte Mehrscheiben-Ölbakcupplung, Sechsganggetriebe, O-Ring-Kette, Sekundärübersetzung 41:14.

Fahrwerk

Gitterrohrrahmen aus Stahlrohr, Schwingenlagerung aus Aluguss, Motor mittragend, geschraubtes Rahmenheck, Upside-down-Gabel, Gleitrohrdurchmesser

50 mm, verstellbare Federbasis, Zug- und Druckstufendämpfung, Einarmschwinge aus Aluguss, Zentralfederbein mit Hebel-system, verstellbare Federbasis, Zug- und Druckstufendämpfung, Doppelscheibenbremse vorn, schwimmend gelagerte Bremsscheiben, Ø 310 mm, Sechskolbensättel, Scheibenbremse hinten, Ø 210 mm, Vierkolbensattel.

Alugussräder 3,50 x 17; 6,00 x 17
Reifen 120/65 ZR 17; 190/50 ZR 17
Bereifung im Test Michelin Pilot Sport

Fahrwerksdaten

Radstand 1414 mm, Lenkkopfwinkel 66 Grad, Nachlauf 102 mm, Federweg v/h 118/120 mm.

Service-Daten

Service-Intervalle alle 6000 km
Öl- und Filterwechsel alle 6000 km/3,5 l
Motoröl SAE 10 W 60
Telegabelöl SAE 7,5
Zündkerzen NGK CR9EB,
Champion G59C

Leerlaufdrehzahl 1100±50/min
Ventilspiel Ein-/Auslass
0,15–0,24/0,20–0,29 mm
Reifenluftdruck solo (mit Sozus)
vorn/hinten 2,2/2,4 (2,2/2,4) bar

Garantie

zwei Jahre ohne Kilometerbegrenzung

Farben

Rot, Schwarz

Preis

14 950 Euro

Nebenkosten

180 Euro

MOTORRAD

Messungen

Fahrleistungen¹

Höchstgeschwindigkeit* 251 km/h

Beschleunigung

0–100 km/h 3,2 sek
0–140 km/h 5,3 sek
0–200 km/h 11,2 sek

Durchzug

60–100 km/h 5,0 sek
100–140 km/h 4,5 sek
140–180 km/h 5,7 sek

Tachometerabweichung

effektiv (Anzeige 50/100) 48/97 km/h

Kraftstoffart

Super

Verbrauch im Test

bei 100 km/h 7,9 l/100 km
bei 130 km/h 8,8 l/100 km
Landstraße 8,6 l/100 km
Theor. Reichweite 221 km

Maße und Gewichte

L/B/H 2020/800/1180 mm
Sitzhöhe 815 mm
Wendekreis 6250 mm
Gewicht vollgetankt 212 kg
Zulässiges Gesamtgewicht* 370 kg
Zuladung 158 kg
Radlastverteilung v/h 51/49 %
Tankinhalt* 19 Liter

MOTORRAD-Messwerte² Bremsen und Fahrdynamik

Bremsmessung

Bremsweg aus 100 km/h 40,5 Meter
Mittlere Verzögerung 9,5 m/s²

Bemerkungen: Die maximale Verzögerung von über 10 m/s² wird erst am Ende der Bremsung erreicht. Hohe Bremsstabilität durch straffe Gabel. Stoppieneigung bei maximaler Verzögerung.

Handling-Parcours I (schneller Slalom)

Beste Rundenzeit 20,4 sek
v_{max} am Messpunkt 104,4 km/h

Bemerkungen: Ein straffes Fahrwerk und das steife Chassis verhelfen der Brutale S zu guten Rundenzeiten und hohen Geschwindigkeiten. Bei den abrupten Lastwechseln im Parcours stört das spürbare Bremsmoment sowie die verzögerte Gasannahme.

Handling-Parcours II (langsamer Slalom)

Beste Rundenzeit 28,6 sek
v_{max} am Messpunkt 53,0 km/h

Bemerkungen: Maximale Schräglage durch stabiles Fahrwerk und große Schräglagenfreiheit. Gute Handlichkeit beim Schräglagenwechsel. Etwas Zeit geht am Umkehrpunkt verloren, da sie auch hier durch die verzögerte Gasannahme sowie das Leistungsloch im unteren Drehzahlbereich nur verzögert wieder Fahrt aufnimmt.

¹Herstellerrangaben; ²Messort Neuhausen ob Eck; ³MOTORRAD-Testparcours, Werte von Handlingkurs und Bremsentest aus den drei besten Fahrversuchen gemittelt

MV Agusta Brutale S

Ouvertüre zu entschädigen. Dann dreht der Vierer, als gäbe es kein Morgen, kreischt er seinen Vorwärtsdrang aus der Airbox, als existierten keine Geräuschvorschriften, lupft mit freundlicher Unterstützung der im Vergleich zur F4 kürzeren Sekundärübersetzung (41/14 statt 40/15) im ersten Gang übermütig das Vorderrad, schiebt in allen weiteren unbarmherzig vorwärts und schafft bei dieser akustischen Untermauerung ein hochtouriges Beschleunigungserlebnis nach Brutale-Art.

Ein Fest für eingeschworene Verfechter der reinen, unverfälschten Drehzahllehre, keine Frage. Doch selbst für die ist eine Unsitte der Brutale wirklich nur schwer hinnehmbar. Nein, es geht nicht darum, dass sie weder irgendeine Abgasreinigung für nötig hält noch sich einen Dreck um Euro 2 (homologiert wurde vor dem Stichtag 1. April) schert. Es geht darum, dass sie säuft wie Keith Richards in seinen besten Tagen. 7,9 Liter feines Super – bei konstant 100 km/h, wohlgemerkt. Na gut, fährt freiwillig kein Mensch. Aber 8,6 Liter bei verhaltener Landstraßenfahrt sind zu viel. Vor allem, weil die faszinierende Ausstrahlung von technischer Kompetenz und penibler Detailarbeit, welche die Brutale im übrigen auszeichnet, durch diesen Fauxpas eine

empfindliche Delle bekommt. Denn während Grenzen sich verschieben und neu ausgelotet werden, sich Entzücken breit macht über die wirkungsvollen Bremsen, scheinbar grenzenlose Schräglagenfreiheit, satten Reifengrip, Drehzahlgier und Wahnsinnsound, fährt die Gewissheit immer mit: Jetzt säuft sie wieder!

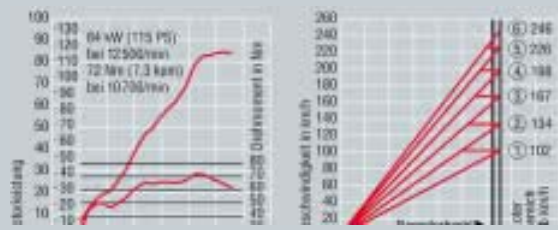
Die hohen Benzinkosten dürften potenzielle Brutale-Käufer angesichts der geringen Fernreisequalitäten – null Komma kein Windschutz, ein nach kurzer Zeit schmerzender Hintern, deutliche Vibrationen – und in Anbetracht eines Einstandpreises von gut 15 000 Euro allerdings ebenso wenig schrecken wie die hohen Inspektionskosten. Gleiches gilt für die Tatsache, dass die hintere Reihe nur Komfort auf Supersportler-Niveau bietet und MV kein Kofferset anbietet. Auch dass die Punktausbeute sich nicht mit der bekannter Alleskönner messen kann und sie im Top-Test-Parcours zwar schnell, aber angesichts der verbesserungswürdigen Motorabstimmung nicht die Schnellste ist, kann als lässliche Sünde durchgehen. Jedenfalls, wenn man den Sinn dieses Motorrads dort sucht, wo er zu finden ist: in einem autofreien frühen Sonntagmorgen auf der Hausstrecke. Weil das ihre Bestimmung ist. Weil dann eine formidable Gefühlswooge auf der MV Agusta Brutale S alle Sinne überflutet. ■

PUNKTEWERTUNG

MOTORRAD

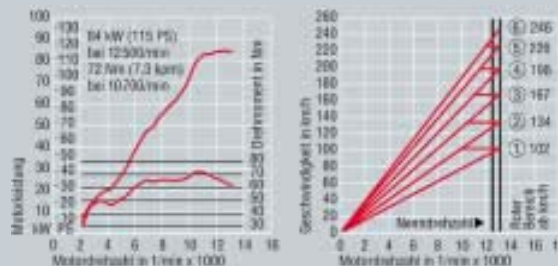
		Maximale Punktzahl	MV Agusta Brutale S	
ANTRIEB	Fahrleistungen	Höchstgeschwindigkeit	23	
		Beschleunigung	22	
		Durchzug	21	
	Motor	Ansprech-/Lastwechselverhalten	8	
		Leistungsentfaltung	18	
		Starten	9	
	Kraftübertragung	Kupplung	7	
		Schaltung	16	
		Getriebeabstufung	8	
		Gesamtübersetzung	8	
Summe		200	140	
FAHRWERK	Geradeauslaufstabilität	Geradeauslaufstabilität	29	
		Stabilität in Kurven	36	
		Lenkpräzision	27	
		Handlichkeit	24	
		Fahrwerksabstimmung solo	27	
		Fahrverhalten mit Sozium	23	
	Summe	200	166	
	SICHERHEIT	Bremsen	Verzögerung/Betätigungskraft	25
			Bremsdosierung	24
			Bremsen mit Sozium/Fading	8
Fahrwerk		ABS/Verbundbremse	0	
		Schräglagenfreiheit	20	
Licht/Sicht	Bodenfreiheit	7		
	Lenkerschlagen/Shimmy	13		
	Bremsstabilität	8		
Summe	200	130		
ALLTAGSTAUGLICHKEIT	Wartungsfreundlichkeit	Wartungsfreundlichkeit	6	
		Theoretische Reichweite	7	
		Zuladung	2	
		Ausstattung	14	
		Handhabung	13	
Summe	100	42		
KOMFORT	Sitzkomfort Fahrer	Sitzkomfort Fahrer	22	
		Sitzkomfort Sozium	5	
		Windschutz	0	
		Laufruhe Motor/Antrieb	11	
		Summe	100	38
EIGENSCHAFTSWERTUNG	800	516		
WIRTSCHAFTLICHKEIT UND UMWELT	Verarbeitung	Verarbeitung	18	
		Garantie	15	
		Verbrauch (Landstraße)	5	
		Inspektionskosten	6	
		Unterhaltskosten	8	
		Abgaswerte	7	
		Preis-Leistungs-Verhältnis	12	
Summe	200	71		
GESAMTWERTUNG	1000	587		

MOTORRAD Bremsmessung



Die Verzögerung steigt steil an, der harte Druckpunkt und das leicht werdende Hinterrad machen die Suche nach dem Maximum schwer (1). Danach gleichbleibende Verzögerung auf hohem Niveau (2)

MOTORRAD Leistungs³- und Gangdiagramm



Die Lustlosigkeit des 750ers im unteren Drehzahlbereich dokumentiert sich insbesondere in der Drehmomentkurve. Das Getriebe ist sportlich eng gestuft, die Sekundärübersetzung recht kurz

³Leistung an der Kupplung. Messung auf Dynojet-Rollenprüfstand 150, korrigiert nach ECE, maximal mögliche Abweichung ± 5%