

Bislang waren meist die anderen King im Ring. Denn die MV Brutale 750 schien im Vergleich zur Konkurrenz ein wenig untermotorisiert. Mit der neuen 910er soll das anders werden. Ganz anders.

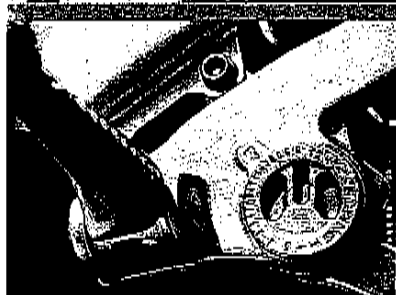
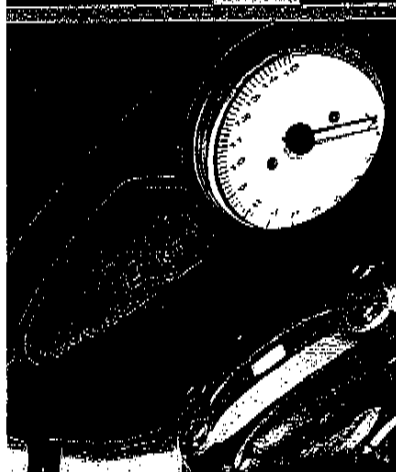
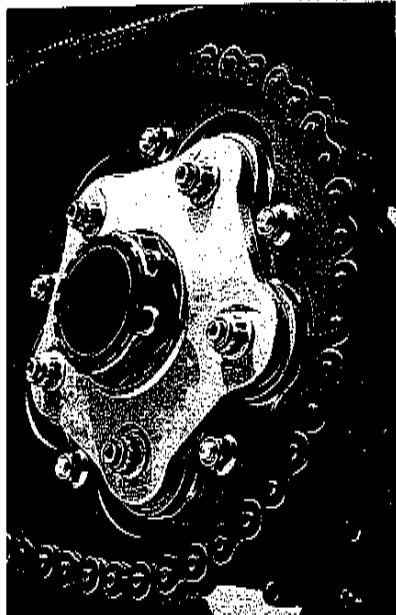
Von Rolf Henniges; Fotos: Rossen Gargolov

Der Zündschlüssel trägt das traditionsreiche MV-Emblem in Gold. Schimmernd liegt er in der Hand. Wird sachte in das mittig zwischen Tank und Lenker positionierte Schloss geführt. Leichte Drehung. Der Zeiger des neu gestalteten Drehzahlmessers pfeilt über die Skalierung, kurz flackert 299 km/h auf dem digitalen Tacho. Alles klar, Mäusekino gecheckt. Startknopf drücken.

Ein Orkan aus einem Luft-Benzin-Mix tost in exakt 909,1 cm³ Hubraum, wird verdichtet und braust aus den beiden Edelstahl-Endschalldämpfern. Geräuschvoll verzahnen sich die Getrieberäder des ersten Gangs, kurzer Blick über die Schulter, zügiges Einfädeln in den Verkehr. Und aufreißen, den Schlund. Die Lebensgier der Brutale offenbart sich bereits auf den ersten Metern. Ade schleifende Kupplung. Ade spitze Charakteristik. Mächtig und von sonorem Brüllen aus der Airbox untermält, schiebt das neue Triebwerk aus dem Drehzahlkeller und beglückt den Fahrer schon bei 4000/min mit rund 80 Nm. Die 750er serviert in diesem Bereich etwa 30 Nm weniger.

Und so geht das weiter: Gegenüber Ihrer kleinen Schwester pumpt die 910er bis zirka 9000 Touren immer zwischen 20 und 30 Nm mehr ans Rad. Auch die Leistung der großen Brutale liegt bis 10000/min permanent zwischen 20 und 30 PS über der der 750er. Den Technikern aus Varese ging es nicht in erster Linie um eine massive Steigerung der Spitzenleistung. Da liegen die Werte der beiden Nackten mit 126 PS bei 12000/min (750er) und 136 bei 11000/min (910er) recht eng beieinander. Es ging um Druck. Oder im Krieg-der-Sterne-Jargon: Möge die Macht mit dir sein.

Sie ist es. Und zwar so, dass manchem angst und bange werden könnte. Nicht demjenigen, der sowieso die Brause aufreißt und Maximal-Action provoziert. Nein, dem Mensch wird geholfen. Das rund



Das perfekte **Zusammenspiel** von Form und Funktion

Mitredacht: Die Trennung von Rückdampf- und Kettenradtrage erlaubt die Änderung der Übersetzung ohne Radausbau, der neu gestaltete Drehzahlmesser ist gut ablesbar, die Fußrasten sind verstellbar.

210 Kilogramm leichte Geschoss stellt sich auf Kommando aufs Hinterrad. Allerdings, und das ist das Pudels Kern, bekommen dann auch Maximalhelden leichte Probleme. Denn die Brutale 910 hängt im ersten Drehzahltritt nicht so feinfühlig am Gas, wie man es von manch einspritzender Konkurrenz gewohnt ist. Die Gasannahme ist etwas verzögert und gestattet Kehrenfahren für weniger Begabte ebenso schwierig wie gekonntes Balancieren auf dem Hinterrad. So zumindest präsentierte

sich das Vorserienmodell, das MOTORRAD fahren konnte. Man darf gespannt sein, wie die Serienabstimmung ausfällt.

Doch zurück zum Normalo. Jenem Typ, dem der Frack saust, wenn er die Drosselklappen versehentlich richtig aufreißt. Brutale 910 S fahren ist nichts für Menschen, die den Lebenssinn im Landschaftssondieren, Topcasetragen oder Aufklebersammeln finden. Dieses Bike ist ab Werk mit siedend heißem Öl befüllt, mit klebrigen Reifen – Michelin Pilot Power – und schier

grenzenloser Schräglagenfreiheit versehen worden. Unter einer hübschem Maske lauert Jack the Ripper. Ab 4000 Touren dominieren Renngene. Wenig Schwungmasse, blitzartiges Hochdrehen, Kampfschreie aus der Airbox. Kurzum: Der Vierzylinder will sich trotz Hubraumerweiterung und dickeren Bizepsen die Seele aus dem Gehäuse drehen. Warum?

Schauen wir mal genauer hin: Die Brutale 910er ist weder „nur“ eine aufgebohrte 750er noch eine abgespeckte



Verheiratet mit der Ideallinie – Glückwunsch

Das Hochzeitskleid: Edle Verzierungen und Details wie der im Scheinwerferglas eingegossene Schriftzug oder das Emblem im Tankdeckel sind obligatorisch.

1000er. In den ultrakompakten Gitterrohr-rahmen der Brutale hätte der 1000er-Motor sowieso nicht gepasst. Nein, die 909,1 cm³ resultieren aus einer um 2,2 auf 76 Millimeter vergrößerten Bohrung sowie einem um 6,3 Millimeter auf 50,1 Millimeter gesteigerten Hub. In seinen Abmaßen ist das neue Triebwerk mit dem 750er praktisch identisch und zusätzlich sogar um 2637 Gramm leichter. Vor allem die rotierenden Massen wurden verringert. So sind Kurbelwelle, Pleuel, Kolben, Getriebe, Kupplung und Ölpumpenrad leichter als bei der kleinen Schwester. Hinzu gesellt sich ein um 750 Gramm abgespeckter Anlasser, der auch in der Tausender zum Einsatz kommt.

Kraft durch Drehfreude also. Und die wird jetzt insbesondere auf Landstraßen dritter Ordnung effektiver übertragen. Das bockelharte, widerwillige Ansprechen der Feder Elemente, wie man es von der 750er kennt, ist wesentlich gemildert. Die mäch-

tige 50er-Upside-down-Gabel von Marzocchi und das Sachs-Federbein sind zwar baugleich mit denen in der 750er, arbeiten jedoch mit einer völlig anderen Abstimmung. Und die tut nicht nur der Bandscheibe gut. Sondern erweckt Vertrauen, denn das Feedback ist besser als zuvor. Die Brutale windet sich geschmeidig und leichtfüßig durch enge Kehren, steckt Schlaglöcher weitgehend weg, zappelt nicht und wirkt nicht nervös. Sie scheint verheiratet mit der Ideallinie. Das Vorder- rad rollt jetzt auf einem 120/70er- statt 120/65er-Reifen. Sowohl die Übersetzung des zweiten Gangs als auch Primär- und Sekundärübersetzung wurden geändert und der erstarkten Brutale angepasst. 257 vom Werk angegebene Höchstgeschwindigkeit für ein Naked Bike sind ein Wort. Dass sie ab Mitte Juni 2005 in deutschen Schaufenstern steht, ist ebenfalls erfreulich.

Bleibt am Schluss eine traurige Prognose: Mit dem Auftritt der 910er, die mit

15490 Euro lediglich rund 500 Euro über den Verkaufspreis der 750er liegen soll, wird die kleine Brutale voraussichtlich über kurz oder lang ganz von der Angebotsliste gestrichen werden. Denn die brutale Brutale stellt nicht nur mehr Schmackes bereit oder fahrwerkelt homogener. Sie offeriert auch pfiffigere Features wie eine einstellbare Fußrastenanlage oder eine Konstruktion, die Kettensatz- oder Kettenradwechsel ohne Radausbau erlaubt. Und soll laut MV wesentlich weniger verbrauchen als die arg durstige 750er.

Aber was zählt das letztlich? Liebhaber behaupten: Die Brutale könnte ebenso gut mit nur 20 PS auf Vollgummireifen rollen. Sie würde trotzdem verkauft. Denn Motorrad fahren ist sinnlich. Und die Brutale ist ein gewaltiges Fest fürs Auge. Hier hat jemand ein Hochzeitskleid entworfen. Während andere im fernen Japan den PS-Joker setzen und auf die H & M-Masche vertrauen. ■

MV AGUSTA BRUTALE 910 S

DATEN

■ **Motor**
Wassergekühlter Vierzylinder-Viertakt-Reihenmotor, zwei oben liegende, kettengetriebene Nockenwellen, vier Ventile pro Zylinder, radial angeordnet, Tassenstößel, Nasssumpschmierung, Einspritzung, Ø 46 mm, unregelter Katalysator, Lichtmaschine 650 W, Batterie 12 V/9 Ah, hydraulisch betätigte Mehrscheiben-Ölbadekupplung, Sechsganggetriebe, O-Ring-Kette.

Bohrung x Hub 76 x 50,1 mm
Hubraum 909 cm³
Verdichtungsverhältnis 13,0:1

Nennleistung 100 kW (136 PS) bei 11000/min
Max. Drehmoment 96 Nm bei 7900/min

■ **Fahrwerk**
Gitterrohrrahmen aus Stahl, Motor mittragend, Upside-down-Gabel, Ø 50 mm, verstellbare Federbasis, Zug- und Druckstufendämpfung, Einarmschwinge aus Aluminium, Zentralfederbein mit Hebelsystem, verstellbare Federbasis, Zug- und Druckstufendämpfung, Doppelscheibenbremse vorn, Ø 310 mm, Sechskolben-Festsattel, Scheibenbremse hinten, Ø 210 mm, Vierkolben-Festsattel.

Alu-Gussräder 3.50 x 17; 6.00 x 17
120/70 ZR 17; 190/50 ZR 17

■ **Maße und Gewichte**
Radstand 1414 mm, Lenkkopfwinkel 66 Grad, Nachlauf 101,5 mm, Federweg v/h 126/120 mm, Sitzhöhe 815 mm, Leergewicht 185 kg, Tankinhalt 19 Liter.

Garantie zwei Jahre
Service-Intervalle alle 6000 km
Farben Schwarz, Rot, Silber
Preis 15490 Euro
Nebenkosten 243,60 Euro

