

▲ Autsch! Es ist wieder einer dieser Tage, an denen es scheint, die ganze Welt habe sich gegen dich verschworen. Die bessere Hälfte zickt, der Chef halst dir ein Arbeitspensum ähnlich dem der Erschaffung der Welt auf, und der Brief vom Finanzamt verheißt nichts Gutes.

Höchste Zeit, sich aufs Bike zu schwingen. Den Kopf freiblasen. Nix wie raus aus dem Alltag. Am besten funktioniert das mit geeignetem Ausbruch-Werkzeug. Auf martialischen, andersartigen Wesen mit Rebellenimage und einem Hauch Unterweltatmosphäre. Bikes also wie MV Agusta F4 Brutale S, Triumph Speed Triple, Yamaha FZ6 und die brandneue Benelli TNT 1130.

Letztere liebt den extrovertierten Auftritt, gibt sich markant, eckig, kantig, möchte provozieren. Lampeneinheit im Killerinsekten-Design. Weit ausladende, seitliche Kühlerverkleidungen mit integrierten, messerscharfen Blinkern. Außergewöhnliches Rahmen- und Schwingenlayout. Lässig unterm Heck hochgezogener Auspuff und schnittige Fünf-Speichen-Felgen – die TNT ist ein Streetfighter par excellence.

Genauso intensiv, obgleich auf andere Weise, zieht die MV Agusta F4 Brutale S den Betrachter in ihren Bann. Sie möchte verzaubern, nicht abschrecken. Mit adelsten Anbauteilen versehen, perfekt verarbeitet und mit viel Liebe zum Detail erschaffen, übernimmt sie eher den Part der Schönen statt den des Biests. Dennoch stecken auch in ihr Revoluzzer-Gene. Schräg montierter, großflächiger und leicht ovaler Schweinwerfer. Gitterrohr-Rahmen, der den Motor gekonnt umspannt. Der Tank, an dessen Seiten oberhalb der Knie pfeilspitzenförmige Vorsprünge offensiv herausragen, und ein schnittig-aggressives Heck: Die Brutale macht ihrem Namen wirklich alle Ehre.

Ein anderer Name ist in der Szene bereits seit vielen Jahren ein fester Begriff. Die Triumph Speed Triple, Mutter aller Serien-Streetfighter, kam in ihrer Urform bereits 1994 auf den Markt. Damals optisch eher zurückhaltend, mutierte sie nach grundlegender Überarbeitung 1997 zum ersten Böse-Buben-Bike von der Stange. Seitdem ständig modellgepflegt, avancierte die Triple zum Topseller und gehört zu den erfolgreichsten Bikes in der Triumph-Palette. Damit das auch in Zukunft so bleibt, optimierten die Briten ihr Schätzchen für 2004: modifizierte Kupplung, neue Fußrastenanlage und Bremspedal mit besserer Kraftübertragung. Außerdem beinhaltet der unveränderte Preis von 10990 Euro nun eine schicke Cockpit- und

*„Mit der Benelli ziehe ich Donuts bis ans Ende der Zeit. Dieses Trumm von Motor katapultiert*

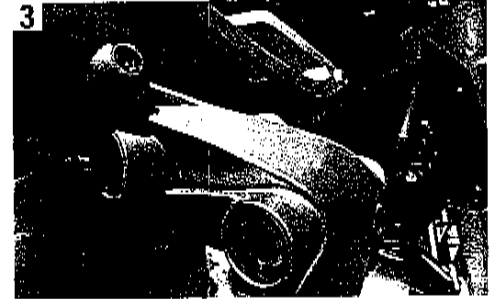
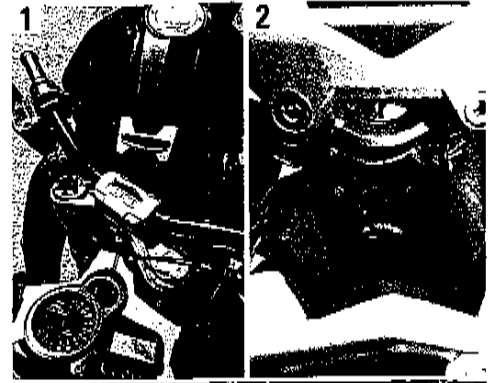


*dich in den Orbit.*

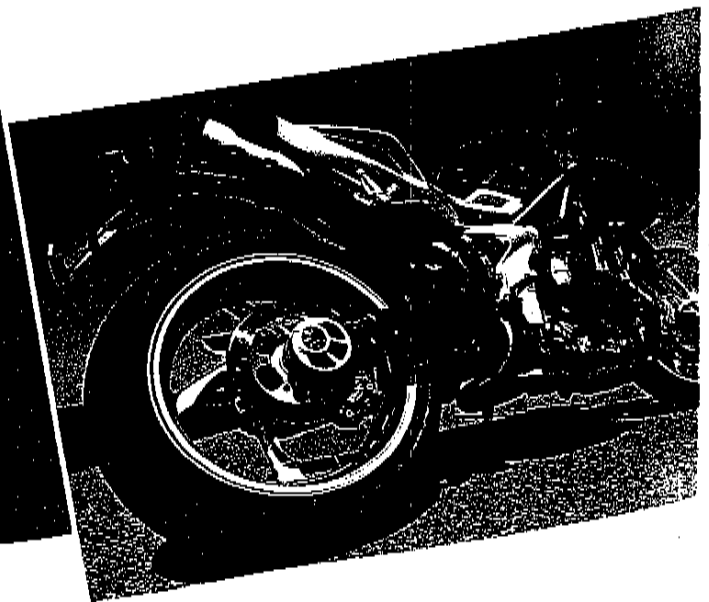
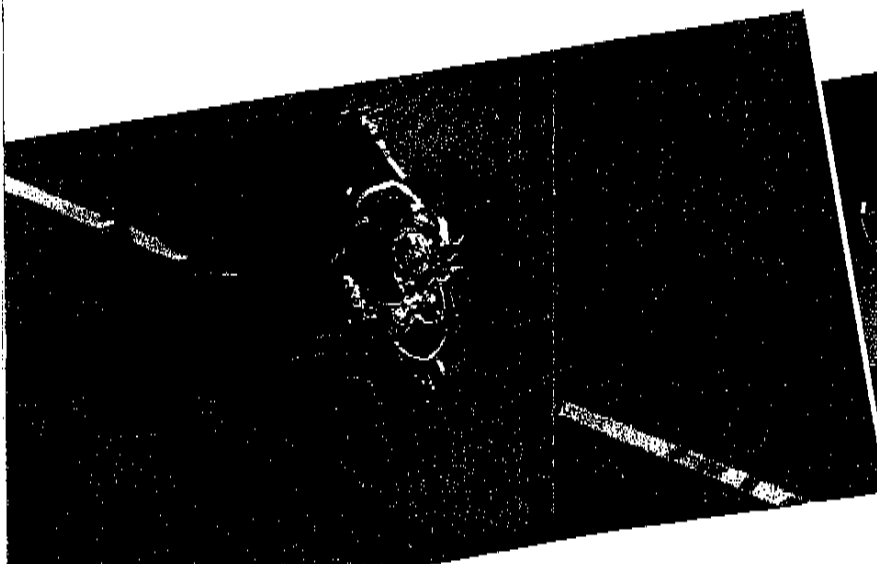
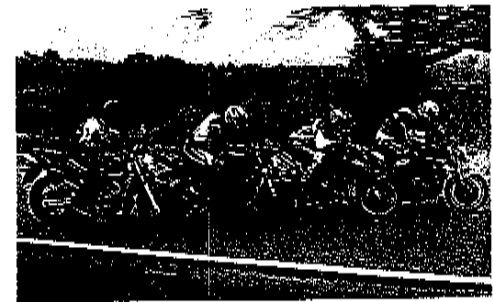
*Dort möchte ich nur eines tun: weiter*

*TNT fahren.“*

*Jacko, Reifen-Ripper*



- ❑ *Sprengstoff auf zwei Rädern, ganz gleich aus welcher Perspektive: Die TNT macht an, provoziert und polarisiert.*
- ❑ *Die tiefe Aussparung fürs Zündschloss zwischen Tank und Lenkkopf macht die Betätigung des Schlüssels mit Handschuhen zur fummeligen Angelegenheit.*
- ❑ *Monumentales Gussteil mit riesigen Innanzwölkkant-Schrauben trifft auf filigrane Rohrkonstruktion: Die Gestaltung des Rahmens geriet sehr aufreizend.*



Kühlerverkleidung sowie Bugspoiler und flachere Soziusabdeckung – selbstverständlich alles lackiert.

Noch günstiger kauft man nur bei Yamaha. Für preiswerte 7150 Euro wechselt die seit diesem Frühjahr erhältliche FZ6 ihren Besitzer. Asiatischer Großserien-Charme inklusive. Doch halt, die Yam ist anders, mutiger als japanische Einheitsware, Europäisch angehauchte Stylingelemente wie der Scheinwerfer à la MV Brutale und die frech unterm Heck verlegte Auspuffanlage sind bei einem Mittelklasse-Motorrad aus Fernost bisher einmalig. Das steht der FZ6 ausgesprochen gut, weshalb sie hier im Test bei den großen Jungs mitspielen darf.

Und die legen gleich ein höllisches Tempo vor. Allen voran die Benelli, die mit ihrem Big-Bore-Dreizylinder auf und davon eilt. Der 1131-cm<sup>3</sup>-Drilling powert dermaßen los, dass den anderen nur der Blick auf ihr schickes, zweigeteiltes Rücklicht bleibt. Bärige 115 Nm Drehmoment und 128 PS Spitzenleistung fühlen sich an, als ob eine Herde wild gewordener Bisons die TNT mit sich risse. Immer und überall schiebt der Koloss vehement vorwärts, egal bei welcher Drehzahl, ganz gleich in welchem Gang. Als logische Folge kennt die Leistungskurve im Diagramm (siehe Seite 51) auch nur eine Richtung: steil nach oben.

Benellis Ingenieure entlockten die Power dem eigentlich 898 cm<sup>3</sup> kleinen Triebwerk der Tornado 900 Tre. Bei gleicher Bohrung verabreichten die Spezialisten dem Drilling lediglich etwas mehr Hub. Kürzere Pleuel, überarbeitete Kolben, umgebauter Zylinderkopf, andere Steuerzeiten und geändertes Mapping der Zünd-/Einspritzanlage runden das Tuningpaket ab. Verzögerte Gasannahme und Konstantfahr-Ruckeln (PS 6/2004) gehören nach einer Inspektion bei Importeur März weitgehend der Vergangenheit an. Störend wirken lediglich noch deutliche Lastwechsel des Drillings. Sie fallen immer dann ins Gewicht, wenn man gefühlvoll aus engen Kurven beschleunigen möchte. Zuerst kommt nichts, dann, zack, folgt abrupt der volle Schub. Weiterer Wermutstropfen und größter Schnitzer der TNT: Ungereinigte Abgase wirbeln aus dem Auspuff direkt zum Rücken des Fahrers empor und verwandeln dessen Klamatten und Rucksack im Gashandumdrehen in übel stinkenden Sondermüll.

Das kann auf der Speed Triple nicht passieren. Geregelter Katalysator, Sekundär-Luftsystem und seitlich verlegter Endtopf halten Fahrer, Umwelt und Gewissen rein. Was aber nicht auf Kosten der Leistung des nach wie vor sensationell anrei-

*„Klar wird die MV Brutale keinen Test gewinnen, dafür ist sie nicht perfekt genug. Aber abseits*



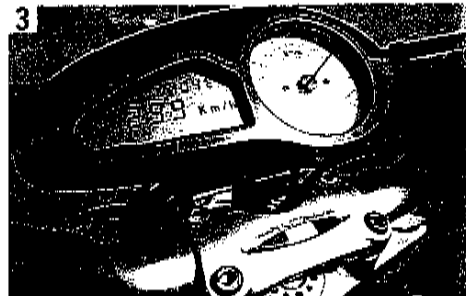
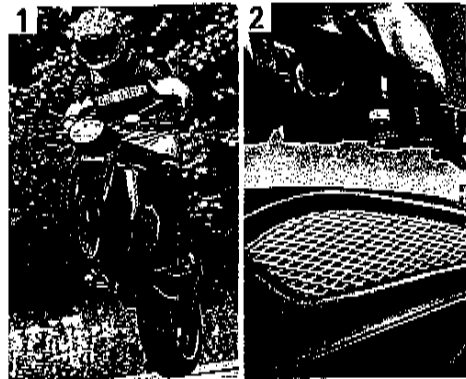
*der Punktetabelle*

*trifft sie – mitten ins*

*Herz. Jetzt noch den*

*1000er rein ...“*

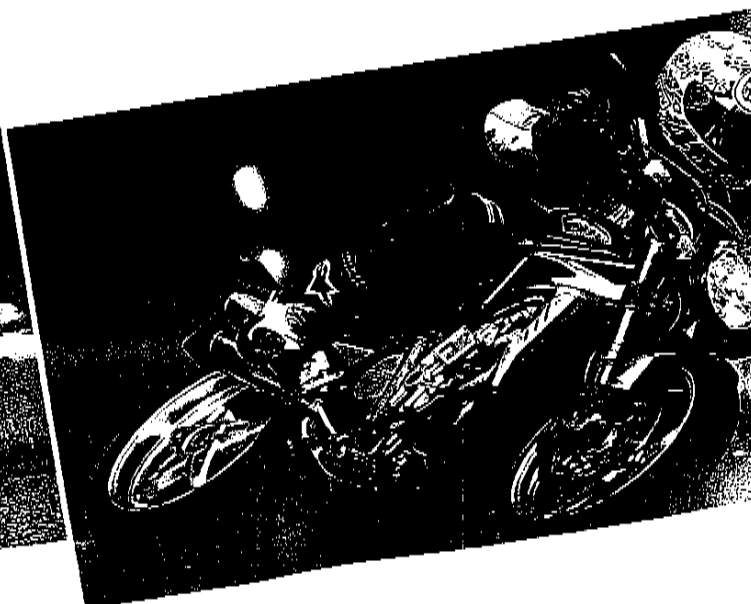
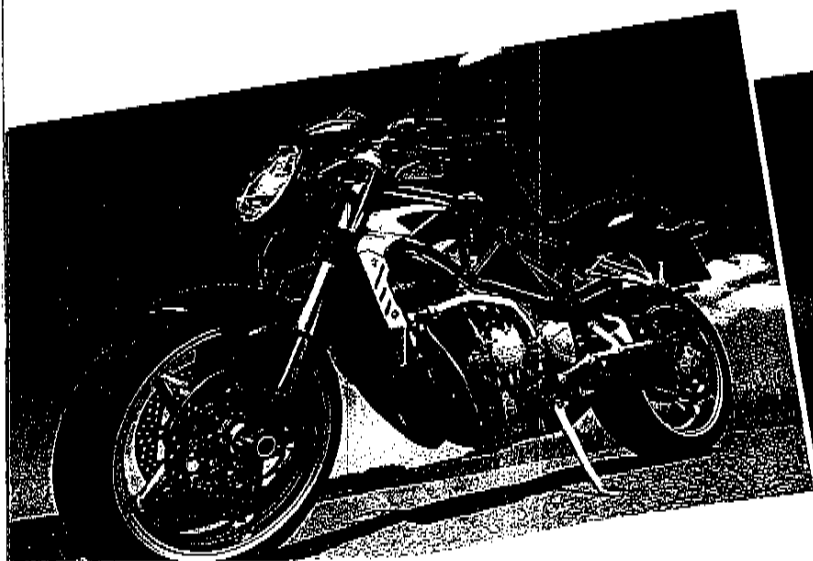
*lcke,  
Vollgas-Tier*



1 Show- und Fun-Gerät in einem: Die Brutale lässt niemanden kalt.

2 Hinter den Ansaugöffnungen seitlich vorn am Tank rührt es aus der Airbox, als besäße die MV das Zehnfache ihres eigentlichen Hubraums.

3 So weit, wie die Nadel des Drehzahlmessers auf dem Bild ausschlägt, braucht man den Motor der dreizahligeren MV nicht hochzujubeln.



Benden Dreizylinders geht. Immer wieder überwältigend, wie die Triple ihre Power freisetzt, aus tiefstem Drehzahlkeller reichlich Qualm generiert und mit zunehmenden Touren linear Kohlen nachlegt. Stets begleitet von frenetischem Sound, wie er nur durch Dreizylinder entstehen kann. Dennoch: In Sachen Leistungsausbeute und Auspuffklang muss sich der 956er-Motor der Speed Triple dem großvolumigen TNT-Triebwerk geschlagen geben. Das macht die Speedy, die die Firma Motorcorner im schwäbischen Wangen bei Göppingen zur Verfügung stellte, woanders sofort wieder wett. Sanfte Gasannahme, seidenweicher und extrem kultivierter Motorlauf mit formidabler Elastizität sucht er ihres gleichen. Das positive Bild setzt sich auch beim Gangwechsel fort. Aufgrund der überarbeiteten Kupplung glänzt die Triumph nun durch ein prima zu schaltendes Getriebe.

Etwas knochiger geht's beim Durchsteppen der Fahrstufen auf der Brutale zu. Zwar verfügt die MV über angenehm kurze Wege, das Wechseln der Gänge gestaltet sich jedoch etwas hakig. Und Schaltarbeit fällt auf der Brutale reichlich an – zumindest bei forcierter Gangart. Denn bei der MV geht, trotz kürzerer Übersetzung und Drehmoment-fördernden Modifikationen des supersportlichen Motors aus der F4 S, unter 7000/min wenig. Der Vierzylinder dreht unterhalb dieser Marke nur mürrisch hoch, läuft zudem etwas rau und nimmt unter 2500/min schlecht Gas an. Zum Trost suggeriert ein gierig-grimmiges Ansaugeräusch aus der Airbox auch bei niedrigen Touren Punch im Überfluss. Richtig Leistung findet man wegen des schmalen Drehzahlbands allerdings erst im hohen vierstelligen Bereich. Dort fühlt sich die Italienerin am wohlsten und stiebt mit astreinem Vierzylinder-Rennsound dem Horizont entgegen.

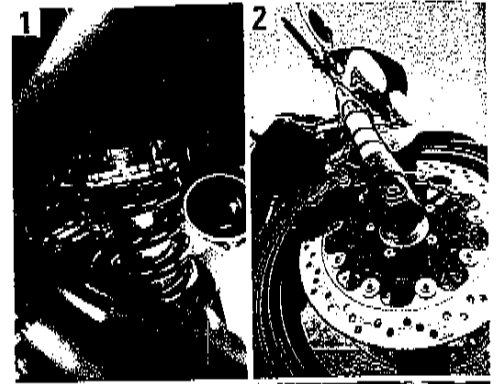
Ganz ähnlich verhält es sich bei der Yamaha. Als Hubraumschwächste in der Runde, kann sie verwertbare Leistung nur durch hohe Drehzahlen entwickeln. So sollte diese, um den Anschluss an die Meute nicht zu verlieren, nicht unter 9000/min fallen. Ihr Leistungslimit erreicht die kleine Yam erst bei kreischenden 12000/min, sie verträgt aber, wenn es sein muss, auch 14000 Touren. Hier wird deutlich, dass auch ihr Herz einem reinrassigen Supersportler entstammt, nämlich der YZF-R6. Der Kurzhuber erfuhr ebenfalls einige Modifikationen, um ihm im unteren und mittleren Drehzahlbereich mehr Drehmoment einzuhauchen. Das gelingt natürlich nur in geringem Umfang, und so bleibt der Motor auch in der FZ6 ein

*„Die Speedy ist einfach Sahne! Akustisch ein Brüller, optisch ein Knaller und auch sonst total*



*cool. Irgendwie erinnert sie mich so an den Typen in meinem Spiegel.“*

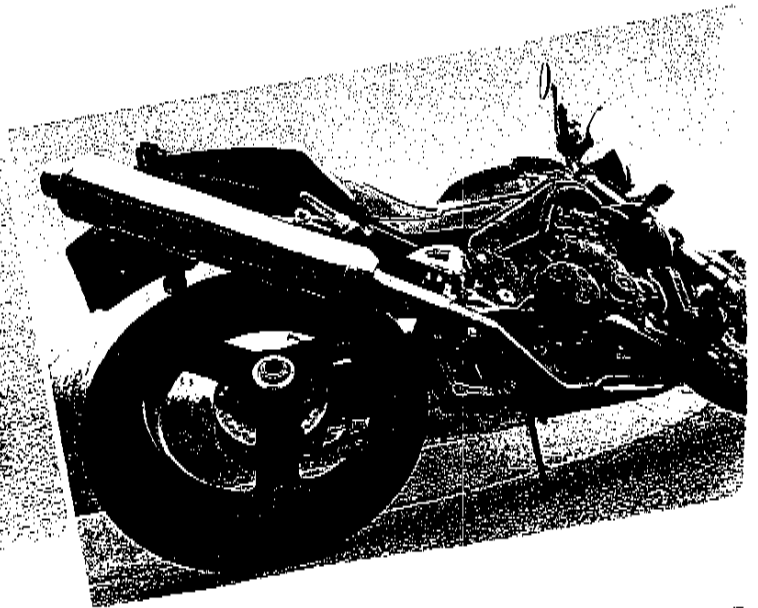
*Rob Hero,  
Wheelie-Extremist*



1 Die Federbasis der Speed Triple sollte so weit angehoben sein, dass das Heck durch ihr Eigengewicht keinen Millimeter einsinkt.

2 Gute Bremsen, komfortable, voll einstellbare Gabel und unverwechselbare Glubschaugen: Die Speed Triple blieb sich über die Jahre treu.

3 Sämtliche Verkleidungsteile wie etwa der Bugspoiler gehören seit diesem Jahr zur Serienausstattung.



Drehzahl-Fetischist. Allerdings einer mit weicher Gasannahme. Lastwechsel sind der Yamaha fast völlig fremd, und die Kleine arbeitet sich tapfer durchs Drehzahlband. Dieses an sich wenig spannende Ereignis erfährt im Bereich zwischen 5500/min und 6500/min etwas Abwechslung. Denn dort treten nervige Vibrationen zutage, die sich ihren Weg zu Lenker, Sitzbank und Fußrasten bahnen.

Apropos bahnen. Im Tiefflug tummeln sich die vier in ihrem bevorzugten Revier, der Landstraße. Dort setzt sich die leichte Yamaha in Szene. Mit vollgetankt nur 202 Kilogramm und schmaler 5,5-Zoll-Felge hinten zirkelt die 600er sehr leichtfüßig durchs Geläuf. Die anderen mühen sich aufgrund ihres höheren Ballasts und showträchtigen 6-Zoll-Felgen deutlich mehr ab. Während auf Speed Triple und TNT nur fette 190er-Walzen zum Einsatz kommen dürfen, erlaubt die Brutale auch Reifen im 180er-Format. Diese erhalten jedoch auf dem breiten Rad eine ungünstige, weil flache Form. Homogener rollt die Brutale mit dem 190er ums Eck, da sich der dickere Pneu auf der Felge stärker wölbt.

Doch nicht nur Felgen- und Reifenbreite bestimmen einen sauberen Strich. Dazu gehört auch eine geeignete Sitzposition. Hier unterscheiden sich die vier Testkandidaten teilweise sehr stark voneinander. Auf der FZ6 sitzt man vergleichsweise weit hinten und unten, muss zum schmalen Lenker also weit vor und nach oben greifen. Das hat etwas choppermäßiges, eine sportlich-aktive Sitzposition ist anders. Das krasse Gegenteil dazu: die Brutale. Auf ihr agiert man sehr versammelt und vorderradorientiert. Lenkstange, Fußrasten und Sitzbank liegen dicht beieinander. Das sieht frech aus und fühlt sich auch so an. Durch den nah am Fahrer montierten Lenker indes kann man nicht genügend Hebelkraft zum Einleiten der Schräglage übertragen. Das verlangt beim Abwinkeln vermehrt Körpereinsatz in Form von Gewichtsverlagerung. Auf Speed Triple und TNT passt die Haltung prima. Letztere pfercht den Fahrer jedoch in eine enge Sitzmulde, in der es weder vor noch zurück gibt.

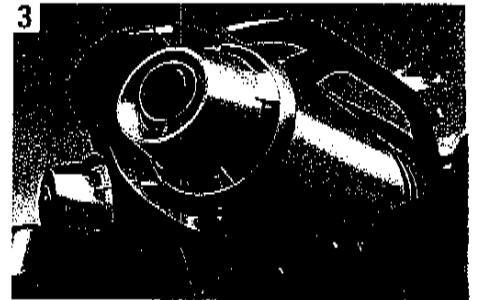
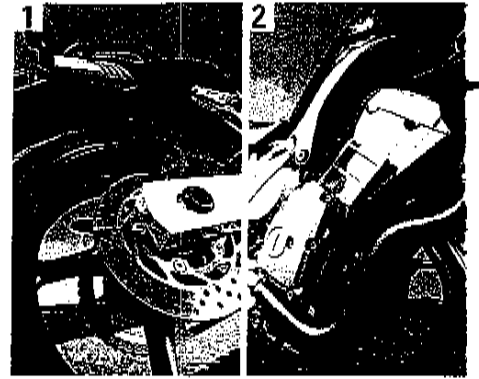
In anderer Richtung, hoch und runter, geht es auf unserem nächsten Streckenabschnitt. Einer fiesen, holprigen Straße, die jede Fahrwerksschwäche schonungslos aufdeckt. Hier brilliert die Triumph. Ihr komfortables, sensibel ansprechendes Fahrwerk steckt alles weg, was baufällige Fahrbahnen an Gemeinheiten bieten. Bei komplett angehobener Federbasis schwebt die Triple mit stoischer Ruhe über Asphalttrunzeln

*„FZ6? Finde ich fantastisch. Quirliger Motor, kräftige Bremsen, bequemer Arbeitsplatz und das*



*alles sogar zum Schnäppchen-Preis. Mehr muss Spaß nicht kosten“.*

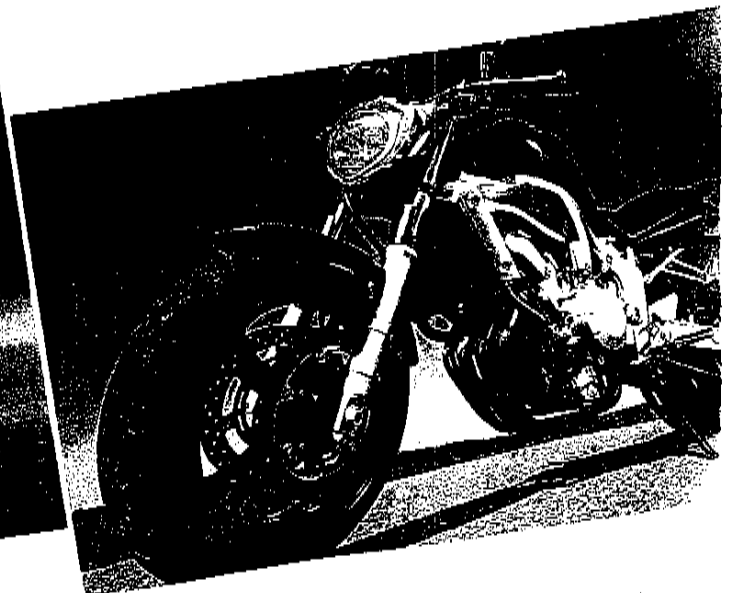
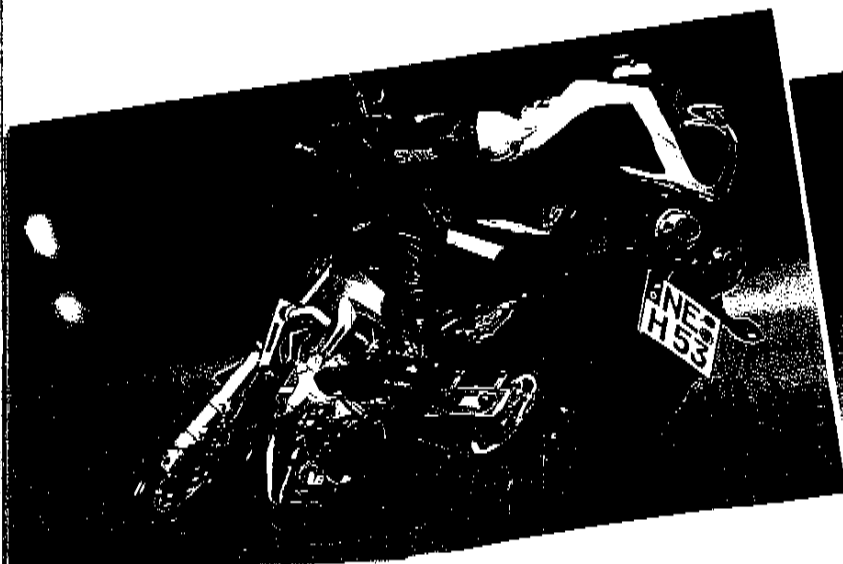
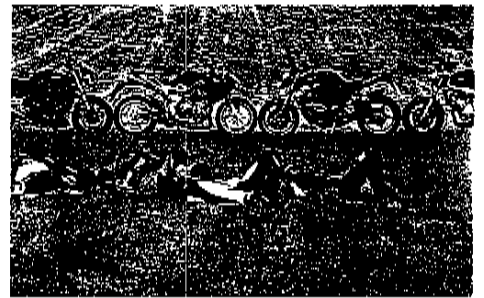
*No-Mercy-Stef, Heizer & Schwabe*



❑ Simple Zweiarmschwinge und ihrem günstigen Preis entsprechende, schlichte Kettenspannvorrichtung an der FZ6. Als einzige des Testquartetts rollt die Yamaha auf einer 5,5-Zoll-Felge im Hinterrad.

❒ Modifizierter Motor aus dem Supersportler YZF-R6: Hier geht's nur bei hohen Drehzahlen ordentlich vorwärts.

❓ Design statt sein: Die Doppelrohrauspuff-Optik täuscht – unterm Heck verbirgt sich nur ein einzelner Sammler.





hinweg, ebnet übelste Pfade, zuckt dabei keinen Millimeter mit dem Lenker. Anders Benelli, Yamaha und – vor allem – MV Agusta. Während sich das Kickback bei erstgenannten noch in akzeptablen Grenzen hält, zappelt vor allem die Brutale gehörig mit dem Vorderbau. Das resultiert aus dem steifen Chassis und den extrem straff abgestimmten Feder-elementen. Außer der Zugstufe des Federbeins, die nur drei Klicks geöffnet werden sollte, lassen sämtliche Dämpfungs-Ventile Öl ungehindert passieren. Komfortables Ansprechverhalten? Fehlzanzeige. Die Brutale bockt und schlägt, die Fahrt artet zum Rode-oritt aus. Zugegeben, die Teststrecke reiht viel üble Bodenwellen aneinander, was im normalen Straßen-bild nicht so häufig vorkommt. Dennoch: Die Erfah-rung lehrt, dass auch dort hinterhältige Zerklüftun-gen lauern, die Kickback verursachen können.

Ein Vorteil der harten Abstimmung der MV: Auf topfebener Strecke sticht die Brutale sehr zielgenau in Kurven, schneidet wie ein Präzisions-Werkzeug ihre Linie in den Asphalt. Feinfühlig auf konstantem Zug gehalten, durchzieht keine andere Kurven so exakt. Am ehesten noch die Yamaha. Homogen und neutral nimmt sie Bögen aller Art und fährt genau dorthin, wo der Pilot will. Auch die Benelli erfreut durch hohe Zielgenauigkeit, will jedoch mit Kraft auf Kurs gehalten werden, sonst fährt sie am Kur-venausgang weite Bögen. Etwas indifferent beim Einlenken verhält sich die Triumph. Am Kurvenein-gang sind stets leichte Lenkkorrekturen vonnöten, aber durch den breiten Lenker kein Problem.

Völlig sorglos gestaltet sich auch das Bremsen. Alle Kandidaten sind selbst für flotten Tanz auf der Landstraße gut gerüstet. Am besten gefällt die Bru-tale, die mit geringster Handkraft, hoher Transpa-renz und bester Dosierbarkeit vehement verzögert. Die TNT wirft ebenso wirkungsvoll den Anker, ver-langt aber nach mehr Schmalz im rechten Unterarm. Die Stopper der Speed Triple packen nicht mehr ganz so spontan zu wie früher, arbeiten jedoch im-mer noch auf hohem Niveau. Als einzige im Bunde bremst die FZ6 mit Schwimmsätteln. Auch diese preisgünstige Variante verzögert zuverlässig, lässt allerdings etwas früher nach als die Stopper der Mitbewerberinnen. Dennoch ist auch die Yam ein geeignetes Fluchtfahrzeug. Sie wissen schon, für Tage, an denen es scheint, alles haben sich ge-gen einen verschworen.

**FAZIT:** *Überraschend deutlich gewinnt die Triumph Speed Triple diesen Vergleich. In der Sportwertung noch knapp hinter der Benelli, sammelt sie in der Alltagswertung Punkte im großen Stil. Die TNT wird Zweite. Ihre herausragende Stärke liegt im äußerst potenten Dreizylinder, der den Maßstab in dieser Klasse setzt. Wären da nur nicht die Abgasverwirbelungen... Auf Platz drei landet Yamaha, ein braves Bike im Fiase-Jungs-Outfit. Und dann: Punktwertungen sind schrecklich emotionslos. Wären Design, Faszination und Showfaktor zählbar, die Brutale stünde ganz oben auf dem Treppchen. So bleibt ihr aufgrund des zu straffen Fahrwerks und eingeschränkter Alltags-tauglichkeit nur ein ehrenvoller vierter Platz.*

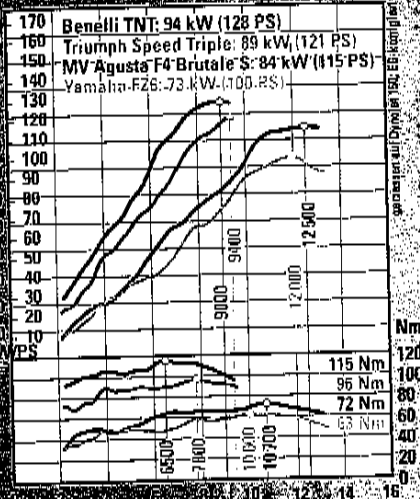
## DATEN

	BENELLI TNT 1130	MV AGUSTA F4 BRUTALE S	TRIUMPH SPEED TRIPLE	YAMAHA FZ6
<b>MOTOR</b>				
Bauart/Zylinderzahl	Viertakt-Reihe/3	Viertakt-Reihe/4	Viertakt-Reihe/3	Viertakt-Reihe/4
Leistung	99 kW (135 PS) bei 9250/min	93 kW (126 PS) bei 12600/min	88 kW (120 PS) bei 9100/min	72 kW (98 PS) bei 12000/min
Werksangabe	118 Nm bei 6750/min	75 Nm bei 10500/min	100 Nm bei 5500/min	63 Nm bei 10000/min
Drehmoment	88,0/62,0 mm	73,8/43,8 mm	79,0/65,0 mm	65,5/44,5 mm
Werksangabe	1131 cm <sup>3</sup>	749 cm <sup>3</sup>	958 cm <sup>3</sup>	800 cm <sup>3</sup>
Bohrung/Hub	11,2:1	12,0:1	12,0:1	12,2:1
Hubraum	4	4	4	4
Vordichtung	keine	U-Kat	G-Kat, SLS	U-Kat, SLS
Ventile pro Zylinder	<b>ABGASREINIGUNG</b>			
Abgasreinigung	<b>GEWISCHBILDUNG</b>			
Bauart	Zünd-/Einspritzanlage	Zünd-/Einspritzanlage	Zünd-/Einspritzanlage	Zünd-/Einspritzanlage
Ø Drosselklappe	53 mm	46 mm	46 mm	36 mm
<b>KRAFTÜBERTRAGUNG</b>				
Kupplung/Betätigung	Mehrscheiben- Ölbad/mechanisch	Mehrscheiben- Ölbad/hydraulisch	Mehrscheiben- Ölbad/mechanisch	Mehrscheiben- Ölbad/mechanisch
Sekundär-Übertragung	Kette/16 zu 36	Kette/14 zu 41	Kette/18 zu 42	Kette/16 zu 46
km/h pro Gang	98/138/176/ 205/230/248	102/134/167/ 198/226/246	98/135/189/ 203/228/245	95/139/174/ 203/228/250
bei Höchst Drehzahl	<b>FAHRWERK</b>			
Rahmenbauart	Brückenrahmen aus Stahl/Leichtmetall- Verbund	Stahl-Gitterrohrrahmen mit Leichtmetallguss- Schwingenlagerung	Leichtmetall- Brückenrahmen	Leichtmetall- Brückenrahmen
Lenkkopfwinkel	65,5 Grad	66 Grad	66,5 Grad	65 Grad
Nachlauf	99 mm	70,5 mm	84 mm	97,5 mm
Radstand	1419 mm	1414 mm	1429 mm	1440 mm
Ø Gabelinnenrohr	50 mm	50 mm	45 mm	43 mm
Federweg v./h.	120/115 mm	120/118 mm	120/140 mm	130/130 mm
Einstellbar vorn*	N/-/-	N/A/D/Z	-/V/D/Z	-/-/-
Einstellbar hinten*	-/N/-Z	N/A/D/Z	-/V/D/Z	-/N/-
<b>RÄDER UND BREMSEN</b>				
Räder	Leichtmetall-Gussräder	Leichtmetall-Gussräder	Leichtmetall-Gussräder	Leichtmetall-Gussräder
Felgenreiße v./h.	3,50 x 17/6,00 x 17	3,50 x 17/6,00 x 17	3,50 x 17/6,00 x 17	3,50 x 17/5,50 x 17
Serienbereifung	Dunlop D 207 RR	Dunlop D 207 RR	Bridgestone BT 010 "J"BT 010	Dunlop D 252 "B"
Größe vorn	120/70 ZR 17	120/65 ZR 17	120/70 ZR 17	120/70 ZR 17
Größe hinten	130/50 ZR 17	190/50 ZR 17, 180/55 ZR 17	190/50 ZR 17	180/55 ZR 17
Bremse vorn	Doppelscheibe, Vierkolben-Festsattel	Doppelscheibe, Sechskolben-Festsattel	Doppelscheibe, Vierkolben-Festsattel	Doppelscheibe, Zwei- kolben-Schwimmsattel
Bremse hinten	Einzeilscheibe, Zweikolben-Festsattel	Einzeilscheibe, Vierkolben-Festsattel	Einzeilscheibe, Zweikolben-Festsattel	Einzeilscheibe, Einkol- ben-Schwimmsattel
Ø Scheibe v./h.	320/240 mm	310/210 mm	320/220 mm	298/245 mm
<b>ABMESSUNGEN</b>				
Länge/Breite/Höhe	2075/975/1195 mm	2020/800/1160 mm	2015/780/1275 mm	2095/750/1215 mm
Sitz-/Lenkerhöhe	810/1050 mm	815/1050 mm	825/995 mm	805/1040 mm
Lenkerbreite	730 mm	700 mm	725 mm	670 mm
Ergonomie** BL/BA/RL	530/460/875 mm	635/430/855 mm	650/445/890 mm	625/460/865 mm
<b>GEWICHTE/FÜLLMENGEN</b>				
Fahrertüchtig, vollgetankt	220 kg	212 kg	222 kg	202 kg
Radlast vorn/hinten	47,7/52,3 %	51,0/49,0 %	48,4/51,6 %	50,0/50,0 %
Zuladung	180 kg	158 kg	173 kg	188 kg
Tankinhalt/Reserve	18/5 Liter Super	19/4 Liter Super	21/3 Liter Super	19/3 Liter Super
<b>MESSWERTE</b>				
Max. Hinterradleistung im letzten Gang	90 kW (122 PS) bei 225 km/h	79 kW (108 PS) bei 231 km/h	85 kW (116 PS) bei 241 km/h	89 kW (94 PS) bei 228 km/h
Höchstgeschwindigkeit***	250 km/h	251 km/h	244 km/h	210 km/h
<b>Beschleunigung</b>				
0 auf 50 km/h	1,7 s	1,6 s	1,4 s	1,7 s
0 auf 100 km/h	3,3 s	3,2 s	3,0 s	3,6 s
0 auf 150 km/h	5,6 s	5,8 s	5,6 s	6,8 s
0 auf 200 km/h	9,9 s	11,0 s	10,2 s	15,3 s
<b>Durchzug im letzten Gang</b>				
50 auf 100 km/h	4,0 s	5,7 s	5,2 s	6,2 s
100 auf 150 km/h	4,3 s	5,5 s	4,8 s	7,1 s
Testverbrauch	7,8 Liter/100 km	8,9 Liter/100 km	6,7 Liter/100 km	6,8 Liter/100 km
Theoretische Reichweite	205 km	213 km	313 km	279 km
<b>TESTMASCHINENPREIS</b>	12 900 Euro	15 150 Euro	10 990 Euro	7150 Euro
<b>GRUNDPREIS</b> (inkl. Nebenkosten)	12 900 Euro	15 150 Euro	10 990 Euro	7150 Euro

\* Einstellbar: N: Niveaup; V: Vorspannung; D: Druckstufe; Z: Zugstufe; \*\* Ergonomie (gemessen parallel zum Motorrad bezüglich eines Punktes auf der Sitz-bank 10 Zentimeter hinter der Tankkante); BL: Distanz Sitzbank-Lenker; BA: Distanz Sitzbank-Fußrasten; RL: Distanz Fußrasten-Lenker; \*\*\* Werksangabe

Die Hubraumunterschiede spiegeln sich im Leistungsdiagramm deutlich wider. Die TNT ist zwar gewichtiger und alles die Speed Triple hat jedoch wackelt dagegen. Wesentlich tiefer steigt die Kurve an von Brutale und FZ6 im Stoß erreichen ihren Leistungspunkt erst ab ca. 10.000 U/min. Die Plus an Hubraum kann die Brutale gegenüber der Yamaha nicht wettmachen, Drehmoment ummitten.

### Leistungs- und Drehmoment



Umdrehungen pro 1000/min

## WERTUNG

### SPORTLICHES FAHREN

	MAXIMALE PUNKTZAHL	BENELLI TNT 1130	MV AGUSTA F4 BRUTALE S	TRIUMPH SPEED TRIPLE	YAMAHA FZ6
Höchstgeschwindigkeit	20	12	13	12	7
Beschleunigung	20	14	13	13	8
Gewicht	20	13	13	12	15
Leistungscharakteristik	20	19	8	17	10
Lastwechselreaktionen	20	14	17	17	18
Getriebebetätigung	20	18	15	17	17
Getriebe-/Endübersetzung	10	7	6	9	7
Kupplungsfunktion	10	8	8	9	8
Sitzposition	20	17	15	16	15
Handlichkeit	20	16	15	16	18
Fahrstabilität	20	16	15	17	16
Kurvenstabilität	20	18	19	18	17
Lenkpräzision	20	18	19	16	17
Abstimmung Vorderradfedering	20	18	14	17	16
Abstimmung Hinterradfedering	20	16	12	17	17
Schräglagenfreiheit	20	18	19	18	18
Bremswirkung	20	18	18	18	17
Bremsdosierung	20	17	18	17	16
<b>SUMME SPORTLICHES FAHREN</b>	<b>340</b>	<b>277</b>	<b>257</b>	<b>274</b>	<b>257</b>

### ALLTAGSTAUGLICHKEIT

Durchzug	20	19	13	16	10
Laufkultur	20	18	16	19	18
Sitzkomfort	20	16	15	18	17
Soziustauglichkeit	10	4	3	7	8
Windschutz	10	4	0	5	0
Verbrauch	20	10	7	13	13
Reichweite	20	6	7	17	13
Ausstattung/Verarbeitung	20	12	18	15	11
Testmaschinenpreis	20	9	6	12	17
<b>SUMME ALLTAGSTAUGLICHKEIT</b>	<b>160</b>	<b>98</b>	<b>85</b>	<b>122</b>	<b>105</b>
<b>GESAMTPUNKTZAHL</b>	<b>500</b>	<b>375</b>	<b>342</b>	<b>396</b>	<b>362</b>

## PLATZIERUNG

2.

4.

1.

3.