

# Freikörperkultur

Dass eine MV Agusta Brutale nichts für Softies ist, sagt schon ihr Name. Die neue Brutale ist jedoch längst nicht mehr so radikal und nicht zuletzt dank Anti-Schlupf-Regelung auch leichter zu bändigen.



Neues Cockpit mit praktischer Ganganzeige, Motor mit bisher unbekanntem Manieren. Immer noch eine Schönheit, die unter den Naked Bikes ihresgleichen sucht.

Vor gut eineinhalb Jahren war bei MV Agusta der Ofen aus. In Varese stand die Produktion still, die italienische Traditionsmarke vor dem Ende. Doch dann kaufte Harley-Davidson die Firma und hauchte dem Mythos neues Leben ein. Vorbehaltlich der weiteren Entwicklung bei Harley – der Verkauf von MV ist geplant – sollen in den nächsten fünf Jahren zwei neue Modelle per anno vorgestellt werden. Den Anfang machen die Brutale-Modelle 990 R und 1090 RR. Obwohl 85 Prozent aller Teile neu sind, geben sie sich nach wie vor auf den ersten Blick als alte Bekannte zu erkennen. Rundscheinwerfer in Tropfenform, Doppelrohr-Auspuffanlage, Gitterrohr-Rahmen, Schwinge oder Tank- und Heckverkleidung: alles neu, aber in der von Stardesigner Massimo Tamburini vor acht Jahren vorgegebenen Formensprache gezeichnet.

Der einst raue Sportmotor zeigt sich domestiziert, aber nicht weichgespült, er faucht nicht mehr gar so angriffslustig und ungehobelt. Dank Aus-

gleichswelle dringen kaum noch Vibrationen zum Fahrer durch. Außerdem gibt sich der Vierzylinder in seiner Leistungsabgabe entschärft. Die 990 R erhielt gegenüber der Vorgängerin 989 R 16 Kubik mehr Hubraum und ist mit fünf mm mehr Hub nicht mehr ganz so kurzhubig ausgelegt. Die Maximalleistung sank um zwei auf 139 PS. Resultat: Die »kleine« Brutale geht mit linearer, gut dosierbarer Leistungsentfaltung gewaltig ab – kein Wunder bei einem Liter Hubraum – und lässt nie Dampf vermissen, hat aber auch nichts gegen eine schaltfaule Fahrweise einzuwenden. Die Gasannahme arbeitet sehr direkt und nicht gerade sanft, das überarbeitete Getriebe ist längst nicht mehr so knorrig zu schalten.

Das aufwändige Motormanagement bietet ein separat anwählbares Regen-Mapping für besonders zahme Leistungsentfaltung sowie eine Anti-Schlupf-Regelung für unbeschwertes Abdrücken am Kurvenausgang. Am eingelegten Gang, der Geschwindigkeit und dem Tempo des Drehzahlanstiegs erkennt die Elektronik, wann das Hinterrad durchdreht, und nimmt dann über die Verzögerung des Zündzeitpunkts und die Reduktion der Einspritzmenge die Leistung zurück. Wie viel Schlupf sie zulassen soll, kann bei stehendem Motorrad über die Infozentrale in acht Stufen gewählt werden.

Von der Kompromisslosigkeit verabschiedete man sich nicht

**Regen-Mapping für zahme Leistungsentfaltung**

nur beim Motorcharakter, sondern auch beim Sitzkomfort. Die neue Brutale schränkt nicht mehr so gnadenlos ein, bietet trotz drei Liter größerem Tank ein großzügigeres Platzangebot mit mehr Bewegungsfreiheit und passt Fahrern unterschiedlichster Statur.

Auch das Fahrwerk zeigt sich verfeinert und auf bessere Fahrbarkeit getrimmt. So ist der Lenkkopfwinkel um 0,5 Grad abgeflacht, der Radstand um 28 mm und der Nachlauf um zwei mm vergrößert. Dazu nahmen die Gussräder insgesamt 1000 Gramm ab, genauso viel wie die verlängerte Einarmschwinge. Trotz der





## Technische Daten

### MV Agusta Brutale 990 R

**Motor:** Leistung 102 kW (139 PS) bei 10.600/min, max. Drehmoment 106 Nm bei 8000/min, flüssigkeitsgek. Vierzylinder-Viertakter, Hubraum 998 cm<sup>3</sup>, Bohrung x Hub 76,0 x 55,0 mm, Verdichtung 13,0:1, vier Ventile je Zyl., über zwei oben liegende Nockenwellen und Tassenstößel betätigt, Drosselklappen- $\varnothing$  46 mm, Nasssumpfschmierung, Zünd-/Einspritzelektronik, E-Starter, G-Kat (Euro 3), Sechsganggetriebe, O-Ring-Kette

**Fahrwerk:** Gitter-Stahlrohrrahmen, USD-Gabel vorn, Gleitrohr- $\varnothing$  50 mm, Federbasis, Zug- und Druckstufendämpfung verstellbar, Alu-Einarmschwinge mit einem über Hebelsystem angelenkten Zentralfederbein hinten, Federbasis und Zugstufendämpfung verstellbar, Federweg v./h. 130/120 mm, LM-Gussräder, v. 3.50 x 17, h. 6.00 x 17, Reifen Pirelli Diablo Corsa, v. 120/70 ZR17, h. 190/55 ZR17, vorn 310-mm-Doppelscheibe mit Vierkolben-Festsätteln, hinten 210-mm-Einzelscheibenbremse mit Zweikolben-Schwimmsattel

**Maße und Gewichte:** Radstand 1438 mm, Lenkkopfwinkel 66°, Nachlauf 103,5 mm, Sitzhöhe 830 mm, Gewicht trocken 190 kg, Tankinhalt 23 Liter

**Preis:** 15.500 Euro zzgl. Nk.

Gewichtseinsparung wiegt die neue Brutale trocken mit 190 kg rund fünf kg mehr als ihre Vorgängerin; trotz der entschärften Geometrie blieb das Handling spielerisch. Problemlos winkelt sie ab und reagiert auf kleinste Korrekturen. Gabel und Federbein sprechen fein an, sorgen für Vertrauen und klares Feedback. Die Kurvenlage der 990er ist jedoch wegen der weichen Fahrwerksabstimmung auf der Rennstrecke eine Spur zu kippelig und in schnellen Passagen ein wenig nervös. Die radialen Brembo-Bremsen verfügen über einen satten Druckpunkt, verzögern massiv und gut dosierbar.

Die Traktionskontrolle kann auf der GP-Piste von Misano voll überzeugen: In der langgezoge-

nen Rechtskurve nach der Boxenausfahrt kann man früh und hemmungslos am Kabel ziehen. Eine sanfte Gasdosierung erübrigt sich, die Elektronik übernimmt diesen Part. Ihr Eingriff ist nur durch einen etwas raueren Motorlauf und einen veränderten Ton zu erkennen. Auch auf den schmierigen Straßen im Umfeld der Piste leistet die Traktionskontrolle beim Beschleunigen beste Dienste. Einzig bei ganz geringen Tempi zeigen sich die Grenzen. Beim zaghaften Beschleunigen über einen schmierigen Abschnitt in einer Kurve konnte das Hinterrad durch die Leistungsdrose- lung alleine nicht mehr eingefangen werden, da half nur noch der Reflex des Piloten. Die Traktionskontrolle ist auf der

Rennstrecke und offener Straße ein riesiges Sicherheitsplus. Man sollt sich aber keinesfalls verleiten lassen, sich in falscher Sicherheit zu wännen.

MV spricht mit der Neuauf- lage der Brutale ein breiteres Pub- likum an, ohne der bisherigen Kundschaft den Rücken zuzu- wenden. Optisch setzt man auf das bewährte Erscheinungsbild und knüpft so an den Erfolg der bisherigen Brutale an. Die neue ist aber nicht mehr furchtein- flößend, sondern vertrauener- weckend und mit einem klar er- höhten Wohlfühlfaktor gese- net. Dazu passt der begeistern- de, kraftvolle, faszinierende Motor mit fantastischem Schub ab niedrigsten Drehzahlen.

*Text: Tobias Kloetzli*

*Fotos: Milagro*