

# Motorrad TESTBUCH

MOTORRADMAGAZIN

# MO

SONDERAUSGABE

**2008**

Deutschland € 6,90

Asterreich	€ 7,80	Dänemark	DKK 73,00
Schweiz	CHF 12,80	Norwegen	NOK 87,00
Belgien	€ 8,20	Schweden	SEK 85,00
Luxemburg	€ 8,20	Tschechien	CZK 265,00
Niederlande	€ 8,20	Ungarn	HUF 2.890,00
Spanien	€ 8,90	Slowenien	SR 2.640,18/
Finnland	€ 10,00		€ 10,00



## DIE TOP-MOTORRÄDER 2008

**Reifentest**  
Touren- und Sport-  
Klasse



## ALLE FAKTEN & MESSWERTE

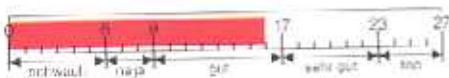




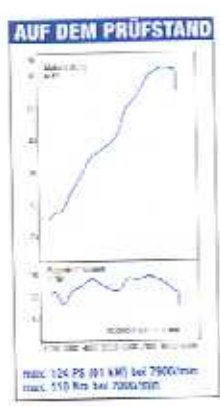
**PLUSMINUS**  
 + charismatischer und kräftiger Motor  
 + stabiles Fahrwerk  
 + prima Komfort  
 - hoher Verbrauch

# Benelli Tre-K 1130

**16 PLUSPUNKTE GUT**



Der extravagante Power-Roadster TNT diente als Basis der TreK 1130, wobei das Offroad-Potenzial dieser „Reiseenduro“ de facto gegen Null tendiert. Wie bei der Triumph Tiger oder einer Ducati Multistrada geht es auch hier lediglich um gewisse Vorteile bei Komfort und Handling, die eine hochbeinige Auslegung mit sich bringt. Dafür schlägt die TreK in punkto Leistungsausbeute mit gemessenen 124 PS bei 7900/min die gesamte Konkurrenz. Alles andere als beeindruckend ist der leider nach wie vor sehr hohe Verbrauch.



**MOTOR** +++

Benzineinspritzung mit Kaltstartautomatik. Startet betriebswarm spontan, kalt erst nach langem Orgeln. Leicht verzögerte Gasannahme. Gewaltiges Drehmoment schon ab knapp über Umdrehzahl, innerer Schub bis 8500/min. Lastwchselverhalten dank indirekter Gasannahme unauffällig. Rauhe mechanische Geräuschkulisse, Vibrationen angemessen, nicht störend. Kreischender Dreizylindersound ähnlich einer Kettensäge, aber eine Oktave tiefer. Geräuschhomologation wird mit der elektronisch gesteuerten Auspuffklappe bestanden. Ein idealer Motorradmotor. Trotz der unausgerollten Einspritzsoftware drei Pluspunkte.

**KUPPLUNG UND GETRIEBE** +++

Leichtgängige, gut dosierbare Ölbadkupplung. Trennt kalt und heiß gut. Leichtgängiges, leises und präzises Sechsganggetriebe mit kurzen Schaltwegen. Leerlaufumdrehung problemlos.

**FAHRWERK** ++

Vertrauenerweckend stabil bis zur Höchstgeschwindigkeit. Die TreK ist einen Tick handlicher als die TNT, möchte aber ebenfalls entschlossen geführt werden. Sehr stabil auch in lang gezogenen, schnellen Kurven. Endurotypischer Komfort und Ausfüllen von Unebenheiten sind durch die relativ kurzen Federwege begrenzt. Dafür prima Rückmeldung. Gabel und Federbein voll einstellbar. Große Schräglagenfreiheit, geringes Aufstellen beim Bremsen. Erstbereifung Dunlop D 270 wirkt ziemlich hölzern. Keine Reifenbindung im Kiz-Schein.

**KOMFORT** ++

Aufrechte, bequeme Langstreckenhaltung mit geringerer Vorderradorientierung als bei der TNT. Sehr gute Fahrtenintegration. Angenehm konturierte, aber für Etappen etwas zu flach gepolsterte Sitzbank. Sozialschußbrillen angenehm tief montiert, aber Sozialsitzfläche recht knapp bemessen und vom Auspuff aufgeheizt. Variabler, wirbelfreier Windschutz.

**BREMSEN** ++

Brembo-Standardware mit Vierkolbenzangen vorn, ohne trendige Radialverschraubung. Effektiv, mit hartem Druckpunkt. Dürfte vorn bissiger, hinten weniger bissig sein.

**FAHRLEISTUNGEN** +++

Im Umfeld so genannter „Reiseenduros“ ist die TreK die Stärkste und die Schnellste: super Durchzug und fast 240 km/h Topspeed.

**VERBRAUCH** -

Schade, schade. Benelli hat die Einspritzung immer noch nicht im Griff. Auch die TreK säuft über Gebühr, selbst für diese Performance sind acht Liter definitiv zuviel.

**AUSSTATTUNG** +

Durchaus ordentliche Verarbeitung mit außergewöhnlich konstruiertem Chassis. Edelstahl-Auspuffanlage mit G-Kat und elektronisch gesteuerter Auslassklappe. Windschild, Handbremshebel, Gabel und Federbein einstellbar. Cockpit mit LCD-Monitor samt Anzeige für Tankinhalt und Außertemperatur, Zeit- und Stoppuhr, LED-Rücklicht. Nur Seitenständer.

**WARTUNG** +

Inspektion alle 10 000 Kilometer. Ölkontrolle über Schauglas. Pflegeintensiver Kettenantrieb mit Exzenterspanner, nur Seitenständer. Batterie und Elektrik unter der Sitzbank.

**WICHTIGE MESSWERTE**

Gewicht vollgetankt	229 kg, davon 52 % vorn
Topspeed solo legend	236 km/h
Beschleunigung von 0 bis 100 km/h in	3,2 s
Durchzug im letzten (6.) Gang von 60 bis 140 km/h in	7,0 s
Testverbrauch (Superbenzin)	8,1 l/100 km

**TECHNISCHE DATEN**  
 Preis: 11 990 Euro plus Nebenkosten  
 Leistung: 124 PS (92 kW) bei 7900/min, maximales Drehmoment 115 Nm bei 6250/min  
 Motor: Vierkl. Dreizylinder-Relievmotor, wassergekühlt, vier Ventile pro Zylinder, dohc, Bohrung x Hub 88 x 62 mm, Hubraum 1130 cm<sup>3</sup>, Verdichtung 12,5, Elektronische Benzineinspritzung, Drosselklappen- $\varnothing$  53 mm, Elektrischieber, Sechsganggetriebe, Endantrieb über Dichtingradle  
 Fahrwerk: Stahlrohr-Drückrahmen mit Leichtmetall-Gussteilen, Upside-down-Gabel,  $\varnothing$  50 mm, voll einstellbar, Federweg 155 mm, hinten Stahlrohrschwinge mit Monofederbein, voll einstellbar, Federweg 150 mm, Borelling vorn 120/70ZR17, hinten 180/55ZR17, Doppelscheibenbremse vorn,  $\varnothing$  320 mm, Scheibenbremse hinten,  $\varnothing$  240 mm, Radstand 1514 mm, Lenkkopfwinkel 65 Grad, Steilröhre 840 mm, Tankinhalt 17 Liter, zulässiges Gesamtgewicht 440 kg  
 Garantie und Service: Zwei Jahre Garantie, Inspektion bei 1000, dann alle 10 000 km  
 Fixkosten: Steuer pro Jahr 84,64 Euro, Versicherung Kfzpflicht bei 100 Prozent Beitragssatz 216,60 Euro (Normaltarif HDI-Gering, Risikoklasse 1)