

MOTORRAD

**BMW
Moto Guzzi**
Lesertest:
Ersatzteil-Versorgung
Ersatzteil-Preise



Erster Test

Honda CX 500 Turbo Trend oder Irrweg?

Halbliter-Vergleichstest
Ducati • Laverda • Morini • Moto Guzzi



Schlusswertung

22

28. Oktober 1981 DM 2,50

Belgien sfr 67,- Danemark dkr 13,50, Finnland Fmk 8,90, Frankreich FF 10,-, Griechenland Dr 130,-, Italien Lit 2200, Jugoslawien Din 74,-, Luxemburg lfr 62,-, Niederlande hfl 4,30, Norwegen nkr 12,25 (inkl. moms), Österreich GS 28,- (inkl. MwSt), Portugal Esc 120,-, Spanien Ptas 165,-, Schweiz sfr 3,80

Printed in Germany

Wählen und gewinnen Sie das
**Motorrad des
Jahres 1981**
Wahrschein
im Heft



ADAC

ARAL

Aral Super: Die blaue Qualität

ARAL

GOOD YEAR

PFERD

AGG KAFFEE

Moto

Mentolub

2000

CASINO
BAD
UENAHLE

Breitreifen von Dunlop.
Jetzt auch als Straßenversi...

Mein Bier

GOOD YEAR

BP Visco

BRUNNEN



Vierer- bande

TECHNIK UND TEST
Vergleichstest
italienischer Halbliter-Maschinen.
Schlußwertung

Wenig Gewicht und viel Handlichkeit machen italienische 500er oft zum Schrecken der Hubraumriesen. Im zweiten Teil des Vergleichstests zeigen die Italienerinnen, was ihre Fahrwerke können.

TECHNIK UND TEST

Vergleichstest italienischer Halbbliter- Maschinen Schlußwertung

Mein Halstuch sitzt nicht richtig. Irgendwo zwischen Lederkombi und Helm krabbelt die kaltfeuchte Morgenluft der Eifel an meinem Hals entlang unter die Haut. Warum kann dieser Nürburgring nicht in Italien liegen?

Sehnsucht nach Italien – jedesmal, wenn ich in der Eifel bin, packt sie mich wieder. Und jedesmal gelingt es dieser Rennstrecke, sie vergessen zu machen. 22,8 Kilometer Straße fesseln mich, der Nürburgring ist und bleibt die schönste Rennstrecke der Welt. Die schwierigste dazu. Und das gilt nicht nur für die Fahrer.

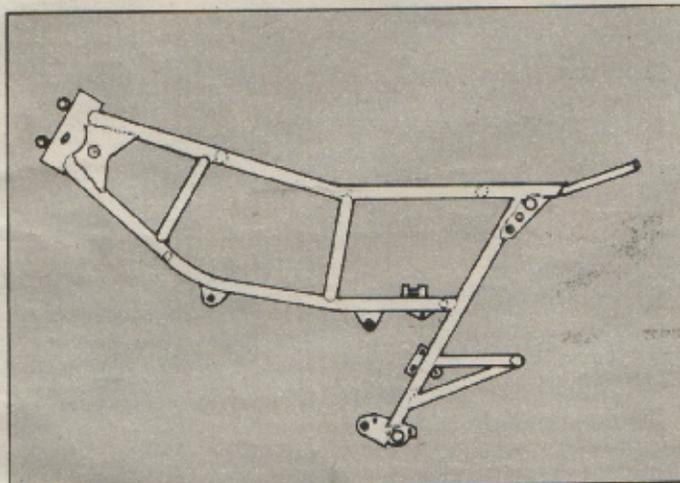
Auf den 22,8 Kilometern der Nordschleife legt jedes Fahrwerk seinen Offenbarungseid ab. Da treten sie zutage, die versteckten Schwächen, die kleinen Sünden und die gefährlichen

Reaktionen im Grenzbereich. Befreit von der Angst vor dem Gegenverkehr und trotz ungezählter Runden immer noch für Überraschungen gut, ist der Nürburgring auch für die vier Italiener dieses Vergleichs die beste Teststrecke.

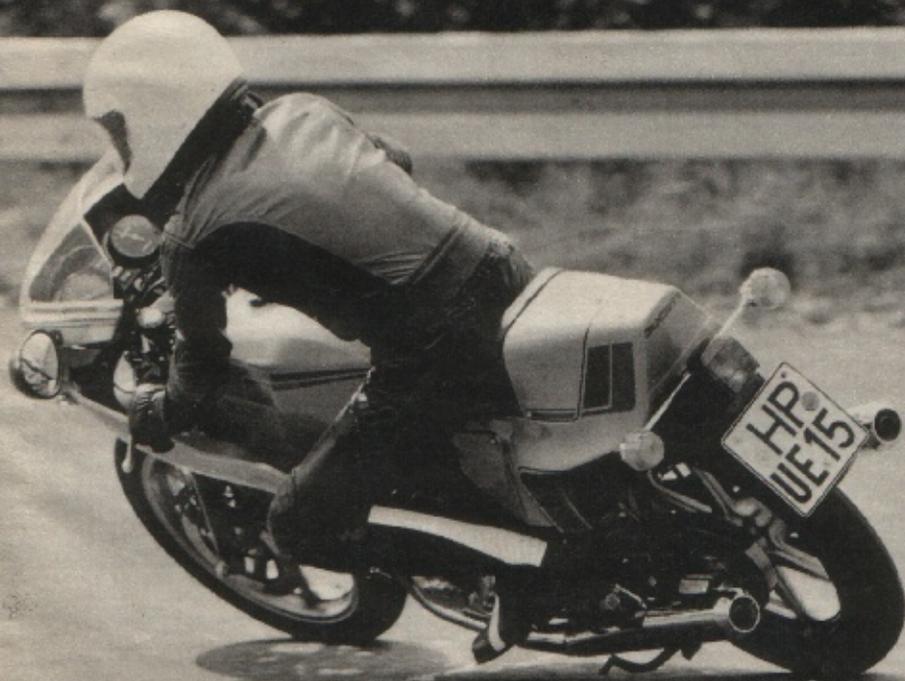
Die Ducati 500 Pantah, die Laverda SFC, die Moto Guzzi V 50 Monza und die Morini 500 Sport profitieren vom sprichwörtlich guten italienischen Fahrwerksbau, und sie werden diesem guten Ruf auch in den meisten Fahrwerk-Disziplinen ge-

recht. Eine gewisse Ausnahme macht allerdings die Morini, die in langgezogenen, welligen Kurven auf wackeligen Beinen daherkommt und nicht so schnell gefahren werden kann. Allerdings waren auf der Testmaschine nicht die serienmäßigen Pirelli-Reifen montiert. Denn das Motorrad stammte aus privater Hand.

Bei der Moto Guzzi zeigte sich hingegen ein Pendelsymptom besonderer Art: Die Cockpit-Verkleidung produziert bei höheren Geschwindigkeiten lästigen



Stabile Konstruktion: Brückenrohrrahmen der Ducati



Neutrales Kurvenverhalten: eine Stärke der 500 cm³-Ducati Pantah

Zwischenstand des Vergleichstests

Im ersten Teil des Vergleichstests schob sich die Ducati mit ihrem leistungsstarken Motor auf den ersten Platz. Die Laverda setzte sich mit guten Höchstgeschwindigkeitswerten, aufgrund eines sauber abgestimmten Getriebes und passender Sekundärübersetzung, auf Platz zwei. Etwas abgeschlagen die leistungsschwächeren Kandidaten Moto Guzzi und Morini 500 S.

Punktstand Teil 1

Ducati 500 SL Pantah	73
Laverda 500 SFC	68
Moto Guzzi V 50 Monza	60
Morini 500 Sport	55

Auftrieb. Der Vorderbau wird leicht, die Maschine vollführt Schlingerbewegungen. Diesen Makel kompensiert die Monza aber, wenn's um Handlichkeit geht. So leicht, wie sich die V 50 in Schräglage werfen läßt, geht es bei keinem der Konkurrenten. Niedriger Schwerpunkt und geringes Gewicht sind dafür verantwortlich.

Wenig mehr Schenkeldruck fordern die Laverda und die Morini. Bei der 500 Sport stört der ausladende Hauptständer. Durch frühzeitiges Aufsetzen bringt er Unruhe ins Fahrwerk und fordert zur Korrektur in der Schräglage. Deshalb Punkteabzug beim Kurvenverhalten.

Am eindringlichsten will die Ducati zur Kurvenfahrt gezwungen werden. Der Pilot sitzt relativ hoch, und auch die Fahrwerksgeometrie der Ducati ist eher auf einen stabilen Geradeauslauf als

TECHNIK UND TEST

Vergleichstest italienischer Halbliter- Maschinen Schlußwertung

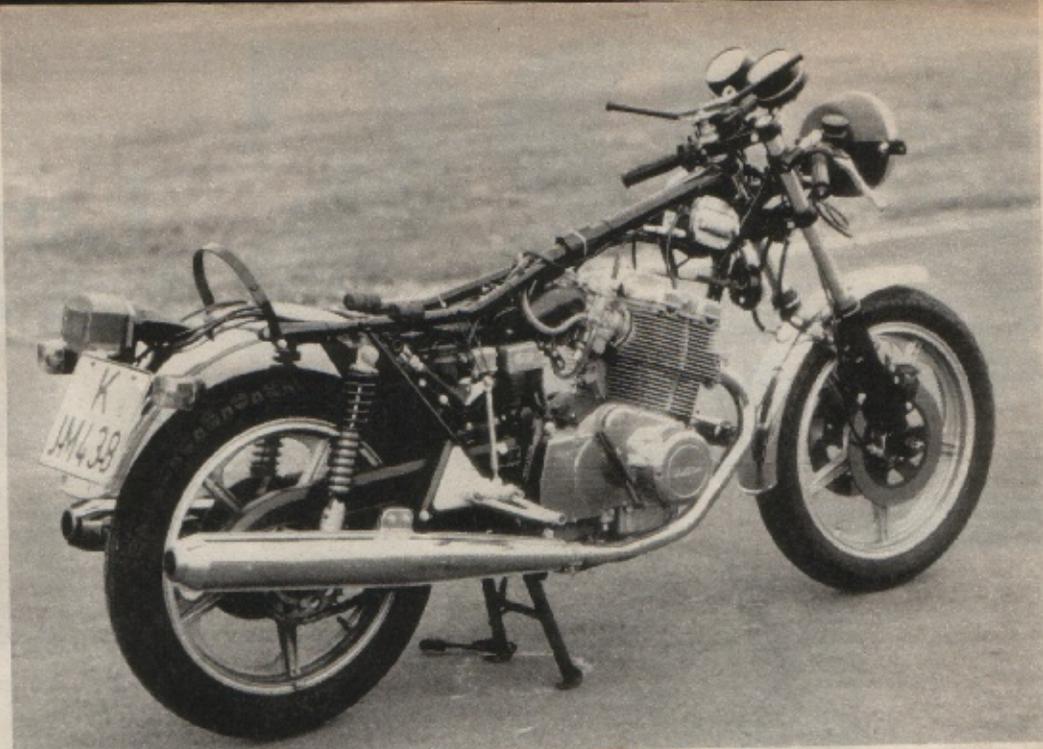
auf flinke Kurvenraserei ausgerichtet. Der lange Radstand von 1450 Millimetern und ein Nachlauf von 130 Millimetern halten die Pantah dafür bei höheren Geschwindigkeiten absolut stur auf ihrer Bahn.

Bretthart: Laverda- Federelemente

Auf Federungskomfort legt keiner der Vergleichskandidaten besonderen Wert. Harte Auslegung von Gabel und Federbeinen besichert ein strafferes, jedoch sportlich-sicheres Fahrwerk.

Die Ingenieure von Laverda gingen hierbei jedoch einen Schritt zu weit. Mit einem Federweg von 120 Millimetern vorn und 80 Millimetern hinten vollführt die Maschine auf welligen Straßen regelrechte Bocksprünge, was nicht nur dem Wohlbefinden des Fahrers abträglich ist.

Obwohl Ducati und Guzzi ebenfalls magere 120 Millimeter Gabelfederweg aufweisen, gelang die Abstimmung deutlich besser. Zwar erreichen den Piloten immer noch starke Schläge durch die spärlich gepolsterte Sitzbank, aber die beiden legen merklich kleinere Sprünge aufs Parkett. Am komfortabelsten sitzt der Fahrer zweifelsohne auf der Morini. Mit einem Federweg von 140/85 Millimetern wirkt die rote Halbliter-Maschine gegenüber den Konkurrenten fast wie eine Sänfte. Allerdings läßt die Sitzposition zu wünschen übrig. Der Stummelenker liegt im Verhältnis zur Sitzbank zu tief, die Fußrasten sind fast choppermäßig weit vorn angebracht.



Gutmütiges Kurvenverhalten trotz des Einrohrrahmens: Laverda

Technische Daten: Fahrwerk

Marken und Modelle	Ducati 500 SL Pantah	Laverda 500 SFC	Morini 500 S	Moto Guzzi V 50 Monza
Rahmenart	Brückenrohr- rahmen	Doppelrohr- rahmen	Doppelschleifen-Rohrrahmen	
Federweg vorn/hinten mm	130/94	120/80	140/60	120/85
Radstand mm	1450	1440	1443	1410
Lenkkopfwinkel Grad	59,5	63	61	62,5
Nachlauf mm	130	n. A.	90	85
Bereifung vorn/hinten	3.25H18 3.50H18 Michelin S 41/ M 45	100/90V18 110/90V18 Pirelli Phantom	100/90V18 4.00H18 Pirelli Phantom	3.25S18 3.50S18 Michelin M 38 S
Abrollumfang hinten mm	1,96	2,00	2,05	2,00
Bremse vorn, ϕ mm	Doppelscheibe, 260	Doppelscheibe, 260	Doppelscheibe, 260	Doppelscheibe, 230
Bremse hinten, ϕ mm	Scheibe, 260	Scheibe, 260	Scheibe, 260	Scheibe (gekoppelt), 230
Standrohr- ϕ mm	35	35	35	31,7
Federverstellung hinten	5x	5x	5x	5x
Fahrzeuglänge mm	2155	2160	2100	2130
Sitzhöhe mm	780	770	770	785
Sitzbanklänge mm	310/570	360	530	620
Lenkerbreite mm	620	610	660	600
Wendekreis mm	7080	7340	5300	4695
Gewicht vollgetankt kg	202	194	184	181
Gewicht vorn/hinten kg(%)	92/110 (45,5/54,5)	91 (103) (46,9/53,2)	80,5/103,5 (43,8/56,2)	83,5/97,5 (46,1/53,9)
zul. Gesamtgewicht kg	335	350	355	360
Inspektionsintervalle km	5000	5000	5000	5000
Endpreis Mark	9131	8593	6728	6990
Hersteller/Importeur	Zweirad-Röth, Schulstraße 6, 6149 Ham- melbach	Moto Witt GmbH, Zaunhof- straße 40, 5000 Köln 50	Fritz Alexander, Beethoven- straße 26, 3057 Neustadt	Deutsche Motobécane GmbH, Aachener Straße 23, 4800 Biele- feld 14

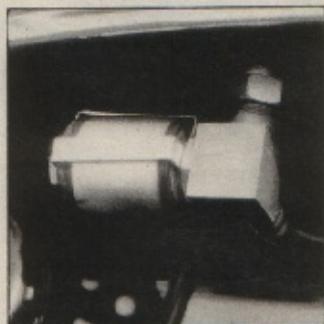
TECHNIK UND TEST

Vergleichstest italienischer Halbbliter- Maschinen Schlußwertung

Über Schmerzen in den Handgelenken mag mancher weniger durchtrainierte Ducati-Besitzer klagen. Der Lenker liegt nahezu mit der Sitzbank auf einer Höhe. Das Körpergewicht muß also gegen den Lenker abgestützt werden. Bei der Laverda hingegen stimmt das Höhenverhältnis Lenker/Sitzbank besser. Dafür liegen die Fußrasten zu weit zurück.

Die weitaus beste Sitzposition offeriert die Moto Guzzi. Ein guter Kompromiß zwischen zusammengekrümmter Rennmaschinen- und aufrechter Touren-Haltung. So erwies sich die kleine Guzzi als bestes Allround-

Talent in der Viererbande. Auch bei der Auslegung der Bremsanlage erweist sich die Monza als Außenseiter. Wie bei den hubraumstärkeren Maschinen aus Mandello muß sich der Pilot erst an das Integral-Bremssystem gewöhnen. Da die Gabel etwas schwach ausgelegt ist, verwindet sie sich beim Tritt auf den Fußbremshebel geringfügig. Setzt dann durch Zug am Handbremshebel die Brems-



**Technischer Gag:
elektrischer Benzinhahn
an der Morini**

Sturz- und Verschleißteile*

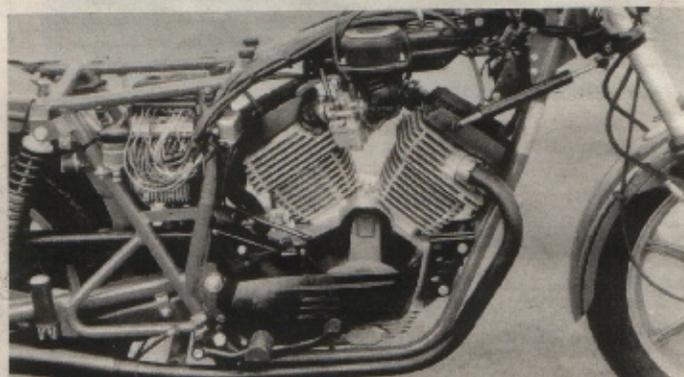
Kriterium und Modelle	Ducati 500 SL Pantah	Laverda 500 SFC	Morini 500 S	Moto Guzzi V 50 Monza
Sturzteile				
Kupplungshandhebel	15,76	21,15	21,95	23,-
Handbremshebel	21,81	21,15	21,95	31,-
Rückspiegel	43,45	39,55	16,90	25,-
Lenker	103,79	129,95	36,95	86,-
Blinker komplett	20,74	2302	24,25	27,-
Tachometer	209,39	288,51	137,-	190,-
Drehzahlmesser	159,95	269,27	120,09	170,-
Scheinwerfer komplett	131,02	192,33	284,-	147,-
Gabelstandrohr	113,17	134,63	110,75	132,-
Gabeltauchrohr	357,59	219,26	202,05	176,-
Rad vorn	372,67	376,99	451,75	460,-
Rad hinten	446,77	400,06	620,95	440,-
Auspufftopf	273,35	192,33	159,80	190,-
Tank	503,98	423,15	306,20	595,-
Fahrerfußraste	37,12	45,22	28,20	50,-
Summe	2810,56	2776,57	2542,79	2712,-
Verschleißteile				
Sekundärkette	108,03	132,71	142,55	-
Bremsbeläge vorn (Satz)	53,56	33,10	33,45	37,-
Bremsbeläge hinten (Satz)	26,78	33,10	36,95	37,-
1 Kolben mit Ringen	139,10	136,56	100,95	135,-
Zündspule	75,31	122,20	87,75	64,-
Luftfilter	10,34	53,85	12,65	12,-
Ölfilter	16,27	7,93	10,30	15,-
Summe	399,39	519,45	424,30	300,-

*) Preise in Mark

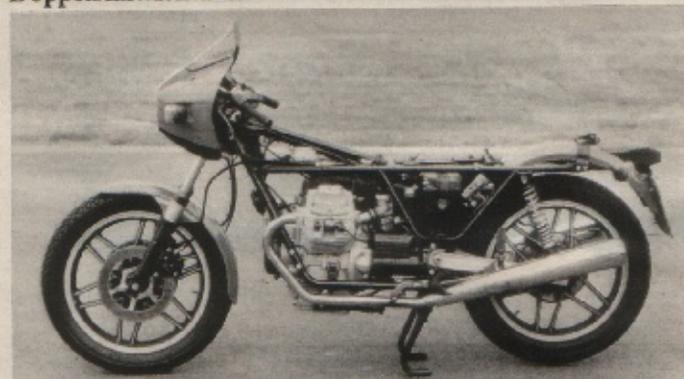
Meßwerte

Kriterium und Modelle	Ducati 500 SL Pantah	Laverda 500 SFC	Morini 500 S	Moto Guzzi V 50 Monza
Bremsverzögerung				
50-0 km/h m (m/s ²)	12,0 (8,3)	12,7 (7,60)	12,6 (7,63)	11,9 (8,13)
100-0 km/h m (m/s ²)	43,9 (8,78)	43,7 (8,83)	47,2 (8,17)	45,5 (8,48)
130-0 km/h m (m/s ²)	70,8 (9,21)	74,0 (8,81)	77,5 (8,41)	74,9 (8,70)
Tachometerabweichung				
Anzeige 50/80 km/h	49/78	47/77	47/76	53/79
Anz. 100/130 km/h	97/125	96/125	93/116	105/141
Anzeige V _{max} sitzend	172	174	150	150
effektiv km/h	164	170	143	158
Kupplungshandkraft				
Kraft Newton	100	130	80	65
Nahfeldgeräuschemessung*				
Lautstärke dB(A)	99	102	94	95
bei Drehzahl 1/min	6375	6150	5625	5700
Verbrauch/Super				
Testverbrauch				
Liter/100 km	5,7	6,2	6,2	6,1
Tankinhalt/Reserve				
Liter	18,2/2,6	14,4/5,0	14,0/2,5	16,8/2,0

* 0,5 m Abstand ab Auspuffende und 45 Grad zu Fahrbahn/Fahrzeug bei 3/4 Nenndrehzahl



**Trotz aufwendiger Streben: schlechte Noten für den
Doppelschleifenrahmen der Morini**



**Durch Handlichkeit überzeugend: der filigrane
Rahmen der Moto Guzzi**

wirkung der zweiten Scheibe im Vorderrad ein, stabilisiert sich das Ganze wieder.

Die schlechtesten Bremswerte bescherte die Morini-

Anlage von Grimeca. Obwohl mit einer Doppelscheibenanlage im Vorderrad ausgerüstet, bequemte sich die 500 Sport erst nach knapp 48 Metern, aus 100

TECHNIK UND TEST

Vergleichstest italienischer Halbbliter- Maschinen Schlußwertung

km/h stillzustehen. Der Handhebel verlangt nach einem kräftigen Zug, worunter die Dosierbarkeit leidet. Die Bremsanlagen bei Ducati und Laverda stammen beide von Brembo. Nahezu gleich denn auch die Verzögerungswerte. Während bei Guzzi und Morini das Hinterrad beim scharfen Bremsen zum Stempeln neigt, ist diese unangenehme Erscheinung den beiden anderen Maschinen fremd. Deshalb: maximale Punktzahl.

knapp 500 Mark weniger für die Laverda. Das ist sicher viel Geld für eine 500er.

Aufgrund ihres ausgewogenen Fahrwerks konnte die kleine Guzzi im zweiten Teil gewaltig aufholen. Als ausgesprochen handliches Motorrad, mit dem gewaltige Schräglagen zu realisieren sind, erfreut sie mit guten Allround-Eigenschaften.

Im harten Vergleich zwar auf dem letzten Rang gelandet, fasziniert die Morini durch ihr Aussehen und ihr außergewöhnliches Flair.

Die Beste, das Nonplus-ultra? Wer Leistung, ein gutes Fahrwerk und ausgefallene technische Lösungen schätzt, der greift auf die

Schlußwertung

Modelle	Ducati 500 SL Pantah	Laverda 500 SFC	Morini 500 Sport	Moto Guzzi V 50 Monza
Fahrstabilität	10	10	8	9
Handlichkeit	8	9	9	10
Kurvenverhalten	10	10	8	9
Abstimmung Telegabel	7	7	9	8
Abstimmung Federbeine	8	6	8	8
Gewicht	7	8	9	10
Bremsweg	10	10	7	9
Bremsen-Dosierbarkeit	9	9	8	7
Summe	69	69	66	70
Armaturen, Instrumente	6	7	7	6
Komfort, Fahren	7	7	8	9
Summe	13	14	15	15
Kaufpreis	7	8	9	10
Verbrauch	10	8	8	8
Sturz- und Verschleißteile	8	7	9	9
Summe	25	23	26	27
Summe Teil 1	73	68	55	60
Gesamtsumme Teil 1+2	180	174	162	172
Platz	1	2	4	3

Die Vorzüge bei Leistungs-entfaltung, Fahrwerk und Bremsen lassen sich Ducati und Laverda aber auch be-

Leistung will bezahlt sein

zahlen. Über 9100 Mark signalisiert das Verkaufsschild für eine Pantah. Nur

Pantah zurück. Doch die derbe, kompromißlose Sportlichkeit der Laverda erreicht Taglionis letzte Schöpfung nicht. Im Cup-Trim auf der Rennstrecke zu Hause, fordert die SFC auch im Straßenverkehr eine flotte Fahrweise. Motorrad pur, mit spartanischer Ausstattung, wie es eben nur aus Italien kommen kann.

Hennes Fischer

Vergleichen rad- und Te

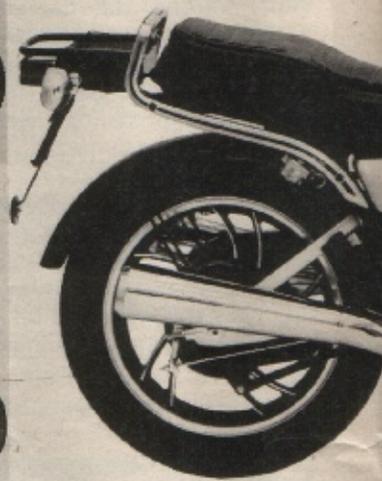
HONDA XL 500
4198,-



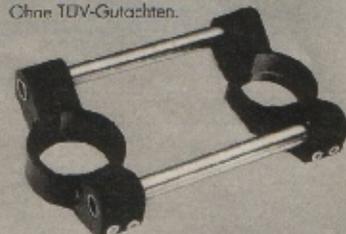
HONDA CB 650
5298,-



Gibt es wirklich noch billigere Wohl kaum. Diese Hein Gericke- noch billiger als die grauen Importe. Maschinen wirklich an der Grenze kalkuliert werden.



249,- Gabelversteifungen ab 500 ccm, für fast alle Modelle. Schluß mit der Unruhe im Fahrwerk. Verbessert entscheidend das Fahrverhalten. Ohne TÜV-Gutachten.

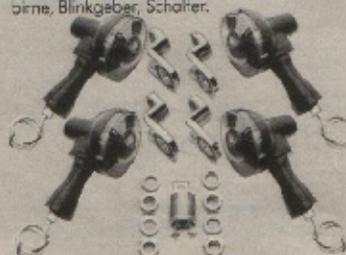


7,95
Tele-Gabelöle
HG-Gabelöle

5 W
10 W
15 W
20 W
30 W



59,95 Universal Blinkanlage. Kompl. mit 4 Gummi-Blinkern incl. Halter, Kabel, Glühbirne, Blinkgeber, Schalter.



29,95 HG-Faltgarage. Kälte- + hitzeelastisches Material. Gut zu handhaben. Passend für alle Maschinen bis 500 ccm (über 500 ccm 5,- Aufpreis).



99,- HG-Auswuchtgerät, kugelgelagerten Laufrollen mit Achsen



22,95 Rücklicht für Kunststoff-Koffluge, kpl. mit TÜV-Prüfzeichen, ohne Birne.

