

MOTORRAD

Testjahrgang 1985

Die schönsten, stärksten,
schnellsten, sparsamsten

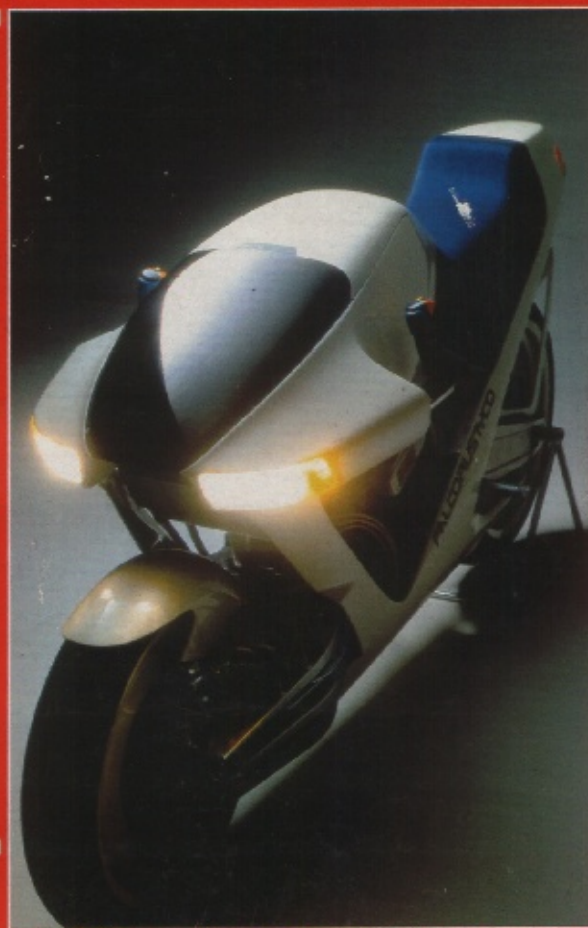
Motorräder

- Was sie können
- Was sie bieten
- Was sie kosten



Technik- Revolution

Falco- rustyco von Suzuki



Weihnachts-Tips

Die besten
Geschenk - Ideen
für Motorrad-
Fahrer

Leser- Wettbewerb

Die schönsten
Motorrad-
Fotos

Der bessere Kauf

Doppeltest
BMW R 80/
BMW R 65

Neue Modelle aus Italien

Wie ein Vulkan

In der Typenvielfalt sind die italienischen Hersteller den Japanern inzwischen ebenbürtig.

In der italienischen Motorrad Presse trägt die Firma Cagiva eine bemerkenswerte Zusatzbezeichnung: der Vulkan. Der Auswurf an neuen Modellen gleicht in der Tat heftigen Eruptionen, und er hat noch zugenommen, seit die Brüder Castiglioni auch das traditionsreiche Ducati-Werk übernommen haben.

Den Namen Ducati trug denn auch der viel umlagerte Star des Mailänder Salons, der Leistungsschau der italienischen Zweiradindustrie. Dabei war zuerst erwartet worden, daß daraus eine Cagiva entstehen

MOTORRAD

AKTUELL

REDAKTION

TELEFON 07 11/20 43-408

Laverda GS 350
Lesmo: ein stehender Zylinder, zwei liegende



werde. Die Paso 750 ist ein Projekt, das schon begonnen wurde, als Ducati nur Motorenlieferant für das Werk in Varese war. Doch inzwischen hat sich

die Sachlage geändert und mit ihr die Strategie. Die großen und die sportlichen Straßenmotorräder werden nur noch Ducati heißen.

So kam es zu der etwas verwirrenden Situation, daß neben der überarbeiteten Formel-1-Replica (siehe Test in MOTORRAD 24/1985) eine zweite Ducati mit dem 750er-Pantah-Motor stand. Für beide werden 77 PS bei 9000/min angegeben, doch die Paso ist das fortschrittliche Vorzeigestück. Ihr Rahmen besteht aus zwei breiten Trägern vom Lenkkopf zum Lager der Aluminiumschwinge, sie rollt auf extremen Niederquerschnittreifen (vorn 130/60-16, hinten 160/60-16) und verfügt am rechten Gabelholm sogar über ein mechanisch aktiviertes Anti Dive-System. Die Aufschrift „Controlled Air Flow“ soll signalisieren, daß die umfangreiche Verkleidung der Wärmeabfuhr nicht im Wege steht. Ob freilich die Scheibe auch beim Serienanlauf im April noch undurchsichtig sein wird, scheint unbekannt. „Einige Veränderungen“ sind noch geplant.

Wahrscheinlich noch nicht im nächsten Jahr wird der erste Ducati-Chopper zu haben sein. Die Indiana Custom 650 weist dabei eine verblüffende Verwandtschaft zur Superenduro Cagiva Elefant auf. Tatsächlich wurde der Vierkantrahmen für den Chopper nur leicht modifiziert, der 58-PS-Zweizylinder ist bis auf die Auspuffanlage identisch. Von ihr, wie auch von der Paso und der Formel-1-Replica, werden für Italien Versionen mit 350 cm³ angeboten.

Bedingt wird das durch den Stufenführerschein auf Italienisch, der 16jährigen das Fahren einer 125er erlaubt, jedem, der 18 ist und den Autoführerschein hat, das Lenken einer 350er gestattet, die größeren Maschinen aber den über 21jährigen vorbehält. Mit den 351 cm³ springt allerdings auch der Mehrwertsteuersatz von noch erträglichen 18 Prozent auf unkömmliche 35 Prozent.

Fotos: Schwab



Ducati Paso 750: klassische Technik, mit viel Plastik verpackt

Daß es der Industrie unter diesen Bedingungen immer noch recht gut geht, verdankt sie einem Handelshemmnis: Alles, was aus Japan kommt, muß mehr als 380 cm³ aufweisen.

Trotzdem ist und bleibt die Nummer eins Honda – dank eines eigenen Montagewerks, in dem 125er mit Zwei- und Viertaktmotoren gebaut werden. Sie verhalten Honda zu 21,5 Prozent Marktanteil (Januar bis September) und fast 28 000 Verkäufen. Mit 17 000 Stück folgt dahinter Gilera, der Gewinner dieses Jahres mit plus 10 000.

Und dafür, daß es mit der Motorradabteilung des Vespa-Piaggio-Konzerns weiter bergauf geht, sollte das auf der Mailänder Show vorgestellte Programm sorgen. Da in den Zahlen dieses Jahres die Enduros mit 52 Prozent sogar leicht vor den Straßenmotorrädern liegen, passen die Neuheiten exakt – allen voran die Dakota 350, eine neue Viertaktenduro.

davon in der Bundesrepublik zu haben sein.

Eine weitere Enduro ist die Arizona Rally, ein 250er-Zweitakter mit Riesentank. Nur für den einheimischen Markt gedacht sind zwei neue Straßen-125er mit Voll- und Halbschalenverkleidung.

Mit viel Schwung geht auch Laverda in die neue Saison. „Manche dachten schon, wir wären weg vom Fenster“, schmunzelt Piero Laverda,

„aber wir wollen das Gegenteil beweisen.“ Neben dem klassischen Topmodell SFC 1000 wird das Programm aus drei Reihen bestehen: den Lesmo-Sportmaschinen, benannt nach einer schnellen Kurve in Monza, den Atlas-Enduros und den Ride-Choppers.

In Mailand präsentierte die wiedererstarkte Firma die Typen GS 125 und GS 350 Lesmo, OR 50 und OR 600 Atlas sowie die CU 125 Ride. Neben dem 350er-Dreizylinder (siehe Prototyp in MOTORRAD 24/1985) ist für Deutschland die OR 600 Atlas besonders interessant.

Sie besitzt den aus der früheren 500er-Straßenmaschine bekannten Zweizylinder mit acht Ventilen, Ausgleichswelle und sechs Gängen. 50 PS und ein Tank mit 27 Litern Fassungsvermögen weisen sie als Enduro der Oberklasse aus. Das Loch zwischen den beiden Atlas-Modellen soll, so Piero Laverda, bis 1988 mit weiteren Neuheiten von 125 und 350 cm³ geschlossen werden.

Ducati Indiana 750: der erste Chopper mit Desmodromik, im Rahmen der Cagiva Elefant



Moto Morini Excalibur: 350er für Italien, 501 für den Export

Der wassergekühlte Einzylinder der Dakota produziert 33 PS mit vier Ventilen und zwei obenliegenden Nockenwellen, die von einem Zahnriemen angetrieben werden. Der Tank faßt mit 22 Litern genug auch für längere Touren, die Federwege von 220 Millimetern vorn und hinten sollten für Ausritte aller Art mehr als ausreichen. 1987 wird die Halbblitversion



Gilera Dakota: Superenduro mit neuem Viertakt-Einzylinder



Moto Guzzi Duna 750: acht Ventile und Double Link

Mit einem noch größeren Geländegänger wartet dagegen Moto Guzzi auf. Die V 75 TT Duna wird von dem neuen Achtventil-Zweizylinder aus der V75 angetrieben, für den rund 75 PS zu erwarten sind. Um den sehr dürtigen Federweg der V 65 TT etwas zu verlängern, spendierten die Guzzi-Techniker dem Enduro-Topmodell ein neues Hinterradfederungssystem. ▷

Dank Double Link fanden die zwei Federbeine jetzt unter Sitzbank und Tank Platz. Vom Erfolg bei der Rallye Paris-Dakar wird es abhängen, ob und wie viele den Weg über die Alpen finden. Auf jeden Fall kommen der Chopper V 65 Florida und der Tourer V 75.

Mit Choppern hat es nun auch Moto Morini. Die Excalibur 350 beziehungsweise 501 war wohl

MOTORRAD

AKTUELL

Laverda OR 600 Atlas: neue Verwendung für den alten Zweizylinder



genau das, was bisher im Programm dieser Bologneser Firma noch gefehlt hat. Aber wenn alle einen Chopper haben ... löh

Stufenführerschein

Zwei Jahre Zwangsbewährung

Der Bundesrat hat den Stufenführerschein beschlossen. Das letzte Wort hat jetzt der Verkehrsminister.

Ab 1. April 1986 gelten drei Motorradführerscheine:

- Klasse 1b für Sechzehnjährige: Leichtkrafträder mit maximal 80 cm³ und 80 km/h Höchstgeschwindigkeit

- Klasse 1a ab einem Mindestalter von 18 Jahren: Motorräder mit 27 PS/20 kW und einem Mindestgewicht von sie-

ben Kilogramm pro kW Leistung

- Klasse 1 ab einem Mindestalter von 20 Jahren: Motorräder ohne Leistungsbeschränkung. Für den Führerschein Klasse 1 gilt freilich nicht nur das Mindestalter von 20 Jahren, sondern noch eine weitere, vom Bundesrat gewünschte Einschränkung. Die Fahrerlaubnis für Motorräder kann nur erwerben, wer zuvor zwei Jahre lang im Besitz des Führerscheins Klasse 1a gewesen ist. Zwei Jahre Fahrpraxis entbinden den Klasse-1-Kandidaten keineswegs von einer erneuten, verschärften Prüfung. Sie dauert 60 anstatt nur 45 Minuten beim Führerschein Klasse 1a. Durch diese Regelung kann ab 1. April 1986 niemand den Führerschein Klasse 1 direkt erwerben. Es sei denn, Verkehrsminister Dr. Werner Dollinger bleibt bei seiner Ansicht und verabschiedet die Änderung nicht. Er könnte es, denn es handelt sich nicht um ein Gesetz, sondern – im Amtsdeutsch – „eine Ministervorlage“.

Tempo 100

Bringt nichts

Der Tempo-100-Großversuch des TÜV brachte eindeutige Ergebnisse: Das Tempo-limit nützt der Umwelt so gut wie gar nichts.

Die Bundesregierung hat sich gegen die Einführung von Tempo 100 entschieden. Denn die Geschwindigkeitsbegrenzung kann die Umweltbelastung mit Stickoxiden nur um 32 000 Tonnen pro Jahr senken. Das ist aber nur ein Prozent der gesamten Stickoxidemissionen.

Nur 30 Prozent der Autofahrer fahren nicht schneller als 100 km/h, die Durchschnittsgeschwindigkeit aller Autofahrer auf den Teststrecken betrug



Hans Joachim Nowitzki

Thema 1

Wissen und Gewissen

Argumente und Fakten sind nicht gefragt, wenn in Bonn Entscheidungen gefällt werden.

Jetzt sitzt er in der Zwickmühle, der Herr Minister. Zwei Jahre lang beschäftigte Dr. Werner Dollinger eine Kom-

mission von Experten, um einen vernünftigen Vorschlag zur Einführung eines Stufenführerscheins auszuarbeiten. Und der Verkehrsminister war befriedigt, als die Vertreter der Bundesanstalt für Straßenwesen, der Technischen Überwachungsvereine, der Fahrlehrer und die Unfallforscher des HUK-Verbands und des Instituts für Zweiradsicherheit den kleinsten gemeinsamen Nenner ausgearbeitet hatten. Den Stufenführerschein für 18- bis 20jährige schlug Ministerialdirigent Helmut List im Namen der Weisen seinem Minister für Verkehr vor – mit gutem Grund, wie sich nach zweijähriger Expertenarbeit erwarten läßt.

Doch was schert die Meinung von Experten den Bundesrat? Offenbar gar nichts. Denn die Ländervertreter schlugen Rat und Arbeit der Experten kurzerhand in den Wind. Ohne Begründung und ohne Argumentation. Lediglich die



Minister Dollinger

bayerische CSU hielt ihrem Minister und seinem Vorschlag die Stange. Zehn Gegenstimmen riefen nach der verschärften Form des Stufenführerscheins, die selbst in Dollingers Ministerium als „Überreglementierung“ bewertet wird (siehe oben).

Aber was helfen Argumente und Fachkenntnis, wenn die Mehrheitsverhältnisse nicht stimmen? Vielleicht doch etwas? Niemand kann den Minister zwingen, seine Unterschrift zu leisten – wider besseres Wissen.