



Halbliterklasse im Vergleichstest



Einzylindriger Hammer: Moto Guzzi Falcone

Hersteller: Moto Guzzi/Italien; Einzylinder-Viertaktmotor (liegend), Bohrung 88 mm, Hub 82mm, Hubraum 499 ccm, Leistung: 32 PS bei 5000 U/min, Verdichtung 7; Getriebe mit vier Gängen, Kettenantrieb, elektrischer Anlasser und Kickstarter, Rohrrahmen, Teleskopgabel, hinten Schwingen mit Federbeinen, Tankinhalt: 19 Liter, Gewicht (trocken): 185 kg; Höchstgeschwindigkeit: knapp 140 km/h, Beschleunigung: 0-400 m in etwa 16 Sekunden; Preis (inkl. MwSt): 4395 Mark.



Totale Wendigkeit: Triumph Tiger Daytona

Hersteller: Triumph-TEC/England; Zweizylinder-Viertaktmotor, Bohrung 69 mm, Hub 2x 65,5 mm, Hubraum 490 ccm, Leistung: 35 PS bei 7200 U/min, Verdichtung 9; Getriebe mit vier Gängen, Kettenantrieb, Kickstarter, Rohrrahmen, Teleskopgabel, hinten Schwingen, Tankinhalt: 13,5 Liter, Gewicht (trocken): 153 kg; Höchstgeschwindigkeit: knapp 160 km/h, Beschleunigung 0-400 m in 15,5 Sekunden; Preis (inkl. MwSt): 4040 Mark.

Raffiniert und schnell: Honda CB 500 Four

Hersteller: Honda/Japan; Vierzylinder-Viertaktmotor, Bohrung 56 mm, Hub 4x50,6 mm, Hubraum 499 ccm, Leistung: 48 PS bei 9000 U/min, Verdichtung 9; Getriebe mit fünf Gängen, Kettenantrieb, elektrischer Anlasser und Kickstarter, Rohrrahmen, Teleskopgabel, hinten Schwingen, Tankinhalt: 14 Liter, Gewicht (trocken): 205 kg; Höchstgeschwindigkeit: über 175 km/h, Beschleunigung: 0-400 m in über 14 Sekunden; Preis (inkl. MwSt): 5595 Mark.



Optisch dicke Tradition: BMW R 50/5

Hersteller: BMW/BRD; Zweizylinder-Viertaktboxermotor, Bohrung 67 mm, Hub 2x 70,6 mm, Hubraum 498 ccm, Leistung: 32 PS bei 6400 U/min, Verdichtung 8,6; Getriebe mit vier Gängen, Kardanantrieb, Kickstarter, Rohrrahmen, Teleskopgabel, hinten Schwingen, Tankinhalt: 24 Liter, Gewicht (trocken): über 205 kg; Höchstgeschwindigkeit: knapp 160 km/h, Beschleunigung: 0-400 m in unter 16 Sekunden; Preis (inkl. MwSt): 4495 Mark.



Sartkommentar aus Fahrer-
mund: „Jetzt gehen die
Hämorrhoiden auf Manöver!“
Und so war's dann auch auf der
kurvigen Teststrecke am süd-
italienischen Golf von Salerno.
Im gummierten Dreß klatschnaß
geschwitzt, tropfte fast täglich
kalter Regen in Kragen und
Stiefel, während Steinschlag
und Schlamm auf der Küsten-
straße die Fahrer und Halb-

liter-Maschinen hart forderten.
Die stabil-deutsche **BMW**
schluckte zwar klaglos alle
Schwierigkeiten, gab jedoch
manche Anstrengung an den
Fahrer weiter. Das schwerste
Fahrgewicht im Test (etwa 225
Kilogramm) verfügt über das
kräftigste Drehmoment (32 PS
schon bei 6400 U/min) und ließ
sich daher nicht ganz problem-
los dirigieren. Der mit einer ver-

gleichweise bequemen Sitzbank
gesegnete Fahrer hatte bei ex-
tremer Schräglage manchmal
das Gefühl, die seitwärts ragen-
den Zylinderköpfe könnten am
Boden hängen bleiben – sozu-
sagen eine Angstsuggestion, die
natürlich völlig übertrieben war.
Die **Honda**, bei aller techni-
schen Raffinesse unverwundlich,
zeigte mit einem nicht ganz ver-
windungsfreien Doppelschleifen-

rahmen eine Schwäche neben
weit mehr Stärken. Legte es der
Fahrer aber darauf an, konnte
er das Tempo bestimmen:
Die Vierzylinder liefert ihre 48
PS erst bei 9000 U/min, ist trotz
einigem Gewicht (205 Kilo-
gramm) jedoch gerade wegen
dieser ausgeprägten und weit-
reichenden Drehfreude exakt
aufwärts zu dosieren.

Die **Moto Guzzi 'Falcone'** bot

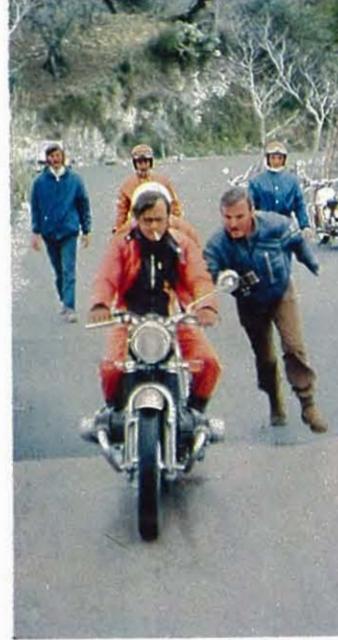
auf heimischem Asphalt dage-
gen eine wenig glückliche Vor-
stellung. Von dauerhaften Aus-
fallerscheinungen und Start-
schwierigkeiten unseres aller-
dings schon ziemlich strapazier-
ten Testexemplars abgesehen,
ist sie zwar nicht schwächer
als die BMW, dreht aber weni-
ger hoch (32 PS bei 5000 U/
min) und ist so weniger elastisch.

Kommentierte der Fahrer sei-

nen einzylindrigen 'Hammer':
„Mit einem Geräusch, das ver-
dammt an einen Traktor erinner-
te, erkämpfte sie sich mühsam
die Spitze von etwa 130 km/h.
Doch leider begann es schon
um 120 km/h ungemütlich zu
werden. Ein nervöses Flattern,
vielleicht nur eine Sache bes-
serer Zünd- und Vergaserein-
stellung, ließ keine befriedigen-
de Spitzenleistung zu“.



Wasser, Dreck und Hitze kennzeichnen die Strapazen für Fahrer und Maschinen auf der süditalienischen Testroute



1	2	3	4
5	6	7	8
			9

Technik-Details: 1. Opfer des schwergängigen Sitzbankschlosses der Honda, 2. Gaszug der BMW zu kurz, 3. Top-Start der Triumph, 4. VW-Zündspule der Triumph, 5. Nachbrenner Guzzi, 6. Triumph - Gaszug klemmt, 7. BMW-Start, 8. nasse Guzzi-Kerzen, 9. unsichere Schlauchverbindung zwischen Triumph-Vergasern (mehr im nächsten hobby).

Die nur alphabetisch an letzter Stelle rangierende Triumph 'Tiger Daytona' erwies sich als Zwitter aus Gut und Böse. Wohl beeindruckte sie durch englische Regentauglichkeit, englischen Sitzkomfort, englische Techniktradition... Weil aber der kraftschlüssige Spielraum praktisch erst bei etwa 4000U/min beginnt und dann schon mit 7200 U/min (35 PS)

endet, bedarf die leichtgewichtige Zweizylinder (153 Kilogramm) von der grünen Insel einer ähnlich feinfühligem Gashand wie etwa die blau-weiße BMW.

Zudem benötigte die Triumph erhebliches Technik-Glück, um über die Testrunden zu kommen. Jedenfalls kalauerte der Fahrer: „Ein Rätselmotorrad für Bastelfreunde. Auch angehende Maschinenbauer können an der

Triumph ihr Praktikum absolvieren“.

Stauende Zaungäste

Alle vier Testlinge bewiesen viel Charakter – und nicht immer zum Vorteil der Fahrer, die mehr als einmal zum Werkzeug greifen mußten oder sich zu Anschiebern degradiert sahen. Ent-

schädigt wurden sie auf fast jedem Dorfplatz südlich von Neapel, wenn die 'Eingeborenen' nicht einmal vom strömenden Regen davon abzuhalten waren, die nordischen Exoten zu bestaunen.

Gelegentlich eines Zweirad-spektakels beweisen die Italiener nämlich die überraschende Eigenart, daß ihre Staufähigkeit unverbildet geblieben ist

und sie gleichzeitig ihre fachmännische Begeisterung für Motorräder nie verloren haben. Im Land der MV Agustas, Moto Guzzis oder Laverdas weiß man, warum: Ein VW 1300 etwa beschleunigt aus dem Stand auf 100 km/h in 26 Sekunden, und ein BMW 2002 erreicht dieselbe Marke in 10,6 Sekunden. Die 500er Honda schafft's in rund sechs Sekunden!

Die Test-Crew, auf professionelle Nörgelei geeicht, ging bei ihren Wertungen allerdings von den weit weniger leidenschaftlichen Überlegungen aus.

- auf welchem technischen Niveau die vier Maschinen einzuordnen,
- ob sie zuverlässig
- und ihren Kaufpreis wert sind.

Top-Technik von Honda

Honda provoziert diesen Kriterien folgend totale Verblüfung. Niemand hatte die 500-ccm-Vierzylinder auf dem Markt erwartet, nachdem es bereits eine 450er mit zwei Zylindern und für die Apologeten der vier Zylinder außerdem noch das Dreiviertel-Liter-Flaggschiff gibt (s. hobby 13/71).

Kommentierte das Fachblatt 'Das Motorrad': „Aber Hondas sorgfältige Marktstudien ergaben eindeutig, daß der Interessentenkreis für die 750er durch eine vierzylindrige 500er keineswegs geschmälert würde“.

So fährt seit 1971 ein schwächerer Zwilling der 750er mit einer obenliegenden, von der Kurbelwelle aus kettengetriebenen Nockenwelle, die ihrerseits je zwei hängende Ventile betätigt. Die Laufbüchsen aus Schleuderguß stecken in Leichtmetallzylindern, auf denen jeweils ein Kolbenschiebervergaser sitzt, die zusammen und nach Werksangaben 3 l/100 km bei einer Meßgeschwindigkeit von 60 km/h schlucken.

Der Viertakter lieferte alles, was wir uns von einem modernen Triebwerk wünschten und von der 750er gewohnt waren. Selbst bei der hohen Verdichtung (9:1: wie Triumph) und der hohen Maximaldrehzahl (9000 U/min) genügten auch nach eiskalten Nächten einige Drehungen des elektrischen An-

lassers, um den vier Auspuff-Endrohren den hellen Ton einer hochgelassenen Honda zu entlocken.

Den Wehrmutstropfen lieferte der Rahmen – hinten schwingengefedert, vorne Teleskopgabel – mit seiner schon beim 750er-Test monierten Eigenschwäche. Schlagharte Bodenwellen bereiteten dem Fahrer noch meterweit unsichere Mühe, die schnellen Honda-Räder wieder in die Spur zu zwingen.

Solche Kritik ist um so erstaunlicher, als die Japaner fast immer einen konkurrenzlosen Weg gehen. Die 500er verfügt gegenüber allen Testmaschinen über die niedrigsten Reifenwerte (3,25-19 und 3,50-18), als einzige über die bekannte und allzeit etwas giftige Vorderrad-Scheibenbremse sowie über fünf Gänge (schnellste Übersetzung 0,900).

Tradition von BMW

Der Zweizylinder-Boxermotor von BMW dagegen ist schon über 40 Jahre alt: Sein Prinzip wurde erst für eine Victoria, dann mit 500 ccm und 6,3 PS bei 3000 U/min in ein Zweirad der Bayrischen Flugzeugwerke eingebaut. Schließlich rührte er 1923 in der ersten BMW-Maschine.

Auch sonst hat bei BMW alles Tradition. Moderne Rohrrahmen beispielsweise stammen von 1936, die Teleskopfederung von 1938, und vom typischen Kardanantrieb wurde seit einem halben Jahrhundert nicht abgegangen.

Vor diesem Hintergrund kann es nicht erstaunen, daß auch die 500er aus demselben 'Baukasten' wie die 600- und 750-ccm-Modelle stammt. Alle drei haben denselben Kolbenhub (70,6 mm), prinzipiell denselben Rahmen, und die Spitze

klettert um jeweils 10 km/h. So viel Tradition kann auch Positives bedeuten, und aus diesem Grund hatten wir auch wohl wenig Ärger mit der Weiß-Blauen.

Während allerdings die beiden stärkeren Schwestern ihr Gewicht durch mehr PS wettmachen, wirkt die ebenfalls schwergewichtige R 50/5 etwas lahm. Wir kennen übrigens kaum ein anderes Serienmodell der Halbliterklasse, das mehr Kilogramm auf die Straße bringt!

Interessant ist bei so tradierter Bauweise allerdings auch weniger die Technik als vielmehr die Fahreigenschaft und Zuverlässigkeit. Wie bei ihren Markengefährten sitzt der Fahrer bequem, und die – natürlich ebenfalls traditionelle – Federung mit einem in der Teleskopgabel außerordentlich langen Federweg liefert weiteren Komfort.

Doch, wie bereits gesagt, der Fahrer darf auf Gefühl nicht verzichten, will er den Brocken sauber zügeln. Und die Testmannschaft bedauerte ächzend den BMW-spartanischen Verzicht auf einen elektrischen Anlasser, wenn sich der Viertakter weigerte, problemlos anzulaufen. Häufig half nur Anschieben bei trockengelegten Kerzen!

Zwiespältige Triumph

Die Triumph repräsentierte im Test englischen Motorradbau großer Namen. Mit BSA in einem Laden vereint, baut Triumph in Coventry fast nur noch eigene Motoren – Rahmen und Ausrüstung sind praktisch bei beiden Marken identisch. Dieses Prinzip reduziert zwar den Kaufpreis, und die Daytona ist auch die billigste Testmaschine (4040 Mark), aber gleichzeitig erlahmt das technische Interesse.

Entsprechend ist die Daytona – von Motor und einigen

(Bitte, lesen Sie weiter auf Seite 146)

Der Meilen-Pirelli

Der neue Stahlgürtel-Reifen von Veith Pirelli. Mit neuer Haftkraft. Und neuer Langlaufleistung.

Unter seiner Lauffläche trägt der Meilen-Pirelli einen Stahlgürtel, der das Profil stabilisiert. Das heißt: sicheres Beschleunigen. Und vor allem sicheres Bremsen. Auch bei Regen.

An dieser Haftkraft werden Sie lange Freude haben. Denn zusammen mit der neuen Gummimischung sorgt der Stahlgürtel für hohe Langlaufleistung.

Damit ist der Meilen-Pirelli nicht nur besonders sicher, sondern auch besonders wirtschaftlich.

Den Meilen-Pirelli gibt es auch als bulligen 70er Reifen.

Mit superbreiter Lauffläche. Für normale Felgen.

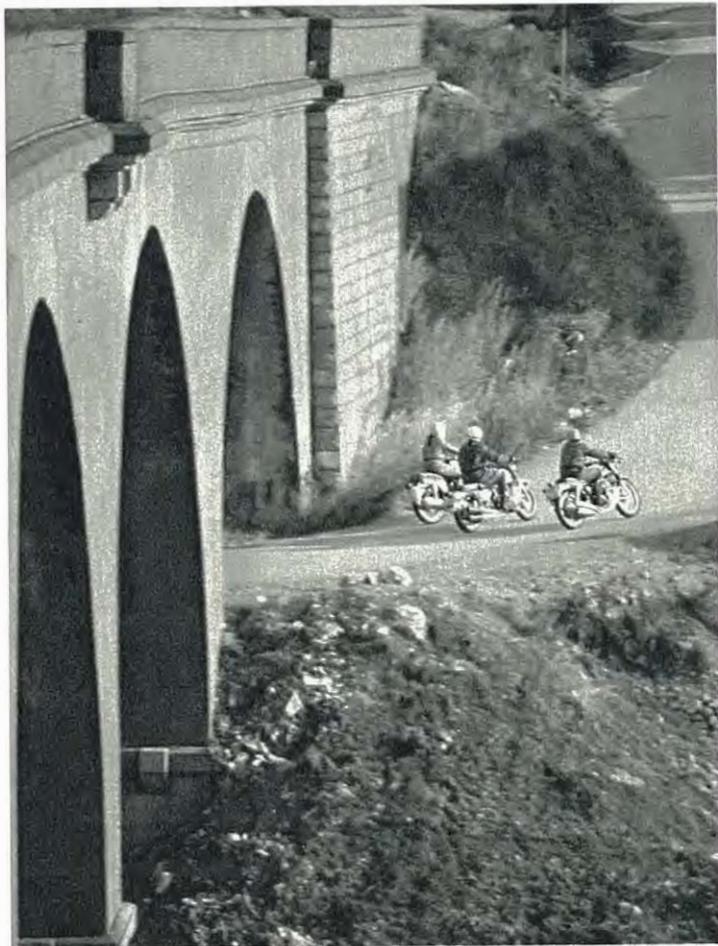


Der Meilen-Pirelli:

*SR-Stahlgürtel-Reifen Cinturato CN 54
*SR: für Geschwindigkeiten bis 180 km/h.

VEITH PIRELLI
Die Beine Ihres Autos.

Halbliterklasse im



Die Triumph war bereits den harten Testbedingungen zum Opfer gefallen, als die Honda, BMW und Moto Guzzi noch mehr oder weniger munter über die süditalienische Küstenstraße donnerten.

Details abgesehen – der berühmten 650er Bonneville ähnlich. Aber: Optik und Fahreigenschaften lassen die 500er eher wie eine 350er erscheinen.

Hervorstechende Pluspunkte sind die überraschend gute Straßenlage (Federung: Teleskopgabel vorne, Schwingen hinten), die großartige Wendigkeit und die exakte Schaltung, mit der man die einzelnen Gänge sozusagen 'fühlen' kann. Selbst die Leerlaufaste bei Honda und Guzzi ein kleines, doch lästiges Problem, findet sich ohne Schwierigkeiten.

Tatsächlich muß der Zweizylinder-Viertakter viel geschaltet werden, weil die 35 PS über vier Gänge nicht gerade elastisch in Trab zu bringen sind. Die beiden untenliegenden Nockenwellen betätigen die obenliegenden Ventile über Stößelstangen (ohv-Motor). Die Laufbüchsen aus Stahl stecken in Alu-Zylinderköpfen, auf denen zwei Vergaser herkömmlicher Bauart sitzen.

Damit ist das Triebwerk zwar gediegen, aber auch nicht aufregend. Die Triumph-Revanche heißt bei normalen Menschen schlicht 'Lärm'. Der Fahrer: „Die im Zulassungsschein angegebenen 84 Phon sind wohl nur für den TÜV eingetragen. Nur Fliegen ist lauter“.

Zwiespältige Moto Guzzi

Über Moto Guzzis 'Falcone' geriet die Testmannschaft in ernsthaften technischen Spalt. Sie wird zwar in Bologna gebaut, fuhite sich aber in Italien wenig wohl.

Vergleichstest

Anfangs reduzierten wir die fortgesetzten Probleme beim Start und mit der ungenügenden Leistung auf eigene subjektive Vorurteile: Die Guzzi ist das einzige Serienmotorrad ab 500 ccm, das seine Kraft aus einem einzigen Zylinder bezieht. Nur die ebenfalls italienische Marke Ducati baut noch eine einzylindrige 450er. Daß 32 PS mit einem dicken Kolben nur durch den Nachteil großer Schwungmassen zu erreichen sind, liegt auf der Hand. Und solcherart exotische Bauweise verführte uns zu voreingenommener Skepsis.

Tatsächlich ist aber das Guzzi-Prinzip des liegenden Einzylinder-Viertaktmotors nicht schlechter als etwa die Triumph-Technik. Die unten liegende Nockenwelle wird über Zahnräder angetrieben und betätigt ihrerseits die hängenden Ventile. Die Guß-Laufbüchse steckt in einem Alu-Zylinderkopf, auf dem ein Konzentrik-Vergaser Marke 'Dellorto' sitzt und etwa 4 l/100 km schluckt. Der Motor läuft bei sauberer Abstimmung rund, aber hart.

Lästig blieb aber Schlamperei im Detail. Ein lose klappernder, weil nur an einem breiten Gummiband aufgehängter Tank wurde als nicht ganz untypisch für den einigermaßen lieblosen Sinn in Kleinigkeiten eingestuft. Unsaubere Schweißnähte sind eben auch noch unter der roten Lackschicht zu erkennen.

Ebensowenig konnte es an einer fußbremsenden Kompression (Verdichtung 7 : 1) liegen, daß ein Testfahrer mit ganzem Gewicht auf den Kickstarter

stieg, ohne ihn allerdings abwärts bewegen zu können, und dabei kläglich-grinsend jammernde: „Laßt mich runter – ich will wieder runter“.

Fein abgestimmt, gilt die Falcone im unteren Bereich als spurtstarke Maschine. Unser Testexemplar bereitete dagegen so wenig Freude an der Beschleunigung, daß wir die 32 PS wohl tatsächlich in einer unsauberen Gemisch-Aufbereitung suchen müssen – alle Pferde können wir jedenfalls nicht in Trab gebracht haben.

Am treffendsten qualifizierten die Experten vom Fachblatt 'Das Motorrad' die 500er von Moto Guzzi: „Ein Motorrad für spezielle Liebhaber.“

Vorläufige Bilanz

In der Reihenfolge dieser Betrachtung stufte die Testmannschaft nach solchen Tatsachen und Erfahrungen schließlich die Honda als modernste 500er ein – gefolgt von der BMW auf Grund ihrer sauberen Verarbeitung und sachlichen Konzeption. Kette kontra Kardantrieb spielte bei dieser Wertung keine Rolle. Dagegen verlor die Triumph wegen ihrer unzuverlässigen und reparatur-freudigen Vorstellung viel Boden, obgleich sie ihre bequem zu fahrenden Reize hat.

Die Guzzi schließlich spielte eine Außenseiterrolle mit negativen Vorzeichen. Unbefriedigend vorbereitet, anfällig und leistungsarm zeigte sie sich häufiger mißgelaunt und selten mit südlichem Charme.

Den Ausschlag für diese

Rangfolge gaben dann schließlich die Reparaturmühen am Straßenrand. Spätestens dann fiel den vier Testern ein, daß sie Motorräder im annähernden Gegenwert eines ausgewachsenen VW-Käfers in den Süden gekurvt hatten.

Typisch für diese Erfahrungen war ein Starttest am regnerischen Morgen des dritten Tages: Die Honda reagierte schon nach dem ersten Blubb-blubb des elektrischen Anlassers klaglos.

Die BMW wurde Gegenstand einer Wette. Drei Testfahrer und die komplette Begleitmannschaft hielten gegen einen Ehrgeizigen, weil sie nach üblen Anschiebe-Erfahrungen vom Vortag sicher waren, daß die Weiß-Blau nur nach langwierigen Versuchen anspringen würde. Sie hatten recht.

Der Optimist wurde nicht zuletzt von dem offensichtlich zu kurzen Hebelweg des – übrigens seitlich und nicht rückwärts zu tretenden – Kickstarters belehrt.

Noch schlechter tat's die Guzzi. Sie ließ Donnerschläge und zuckende Blitze aus dem Auspuff, daß die ohnehin wackeligen Fensterscheiben im süditalienischen Dörfchen klirrten.

Hämischer Kommentar des Test-Publikums: „Der Olaf schießt noch die Hoteltüre ein“.

Die Triumph konnte zu diesem Zeitpunkt schon nicht mehr mithalten. Sie war am Vortag mit heißen Zylindern und defekter Zündung ausgefallen.

Im nächsten hobby: Eine tschechische VW-Zündspule für die englische Triumph, Reparaturen, Preise und Schlußwertung.

HALBLITER KLASSE IM VERGLEICHSTEST

Roar

Die Triumph Tiger Daytona stand im Test mit 35 PS (bei 7200 U/min) auf Krafrang Nummer Zwei und beeindruckte durch das Gebrüll eines Löwen.

Die Honda CB 500 ist mit 48 PS (bei 9000 U/min) die stärkste, drehfreudigste – überhaupt die modernste und schnellste Maschine.



Rumpel

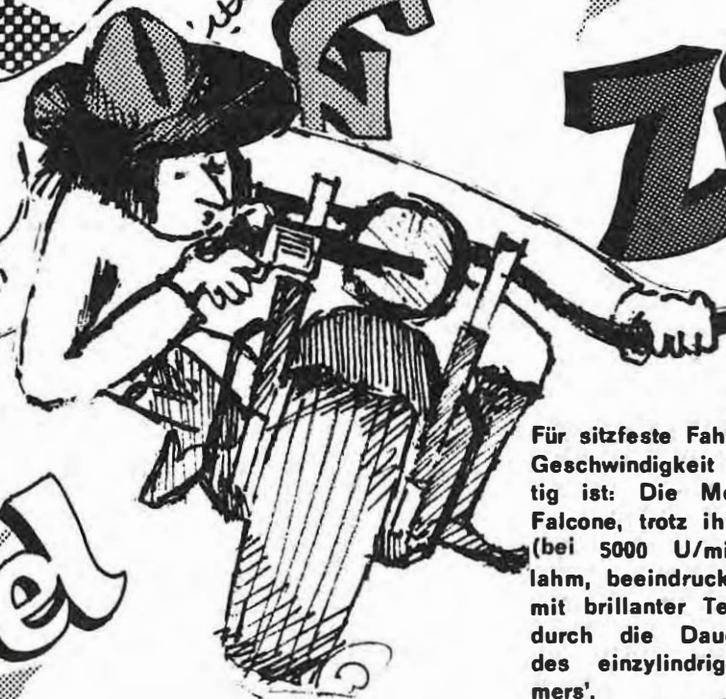
Motorrad

Für starke Männer mit feinfühligem Gashand: Die BMW R 50/5, mit 32 PS (bei 6400 U/min) ebenso stark wie die Moto Guzzi.



Sitzfest

Zischen



Für sitzfeste Fahrer, denen Geschwindigkeit gleichgültig ist: Die Moto Guzzi Falcone, trotz ihrer 32 PS (bei 5000 U/min) etwas lahm, beeindruckt weniger mit brillanter Technik als durch die Dauervibration des einzylindrigen 'Hammers'.



BMW R 50/5

Zweizylinder-Viertakt-Boxermotor, 32 PS bei 6400 U/min, 498 ccm, 4 Gänge, Trockengewicht: 205 kg, Spitze knapp 160 km/h.



Triumph Tiger Daytona:

Zeizylinder-Viertakt-Motor, 35 PS bei 7200 U/min, 490 ccm, 4 Gänge, Trockengewicht: 135 kg, Spitze knapp 160 km/h.

Guck mal, Mami, ganz ohne Zähne", kalauerte nach einer Gebiß-schüttelnden Teststrecke ein Fahrer durch die Lippen. Die überraschende Erkenntnis solcher Maschinen- und Muskelprüfung gipfelt in der Feststellung, daß alle vier 500er ziemlich genau zur nationalen Mentalität ihrer Heimat passen.

Die Honda CB 500 charakterisiert mit sprintfreudiger Technik und geringfügigen Scharten im Testbild den stürmischen Fortschritt Japans. Positives Beispiel sind die besten Fahrleistungen aller vier Testlinge, während der zu schwache Rohrrahmen die Fahrfreude trübt.

Die BMW R 50/5 als uriges Schwergewicht (fahrbereit et-

wa 225 Kilo) ist ganz teutonische Vollkommenheit mit unüberlegten und daher nicht immer verzeihlichen Mängeln. Die traditionell nahezu perfekte Verarbeitung stand während der Testfahrt gegen dauernde Startprobleme.

Die Triumph Tiger Daytona kennzeichnet den britischen Sinn für bezeichnend saubere Technik, die viel besser sein könnte, würden sich die Insulaner zu modernen Verbesserungen entschließen. Lob verdienen beste Fahreigenschaften, die präzise Schaltung sowie die jedem Wetter trotzbare Startfreude. Scharfe Testkritik provozierten dagegen ständige Vergaser- und Zündeffekte.

Die Moto Guzzi Falcone schließlich entspricht ganz dem exotischen Temperament der Italiener, mit ausgefallener Technik die Gefahr zwiespältiger Ergebnisse zu beschwören. Von dem ungewöhnlichen Einzylinder-Prinzip einmal abgesehen, läßt die gesamte Abstimmung wenig Skepsis zu. Doch fortgesetzte Zündungsprobleme sowie mangelnde Laufruhe und Leistung zwangen den Daumen der Tester abwärts.

In dieser Rangfolge beurteilte die Testmannschaft den Vergleich ihrer Halbliter-Motorräder (hobby 9/72). Hinter der allgemeinen Einschätzung von Konstruktion und Fahrleistungen steckt zudem die praktische

Honda CB 500 Four:

Vierzylinder-Viertakt-Motor, 48 PS bei 9000 U/min, 499 ccm, 5 Gänge, Trockengewicht: knapp 205 kg, Spitze über 175 km/h.



Moto Guzzi Falcone:

Einzylinder-Viertakt-Motor, 32 PS bei 5000 U/min, 499 ccm, 4 Gänge, Trockengewicht: 185 kg, Spitze knapp 140 km/h.



Erfahrung auf den Küstenstraßen am süditalienischen Golf von Salerno.

Internationales Abenteuer: Merkmal dieser Schlechtwetterfahrt war der ständige Griff in den Werkzeugkasten. „Ich mag schon gar nicht mehr draufsitzen“, jammerte bereits am zweiten Tag der Triumph-Tester, als er nach anfangs undefinierbaren Zündaussetzern schließlich mit ausgeflippter Zündspule auf freier Strecke stecken blieb.

Die Chancen, für ein englisches Motorrad aus Deutschland mitten in der südlichen Dorflandschaft ein passendes Ersatzteil zu ergattern, schätzten wir denkbar schlecht ein.

Mehr aus Neugierde am Versuch als von Optimismus getrieben, machten sich daher zwei Kundschafter zum nächsten Flecken auf, radebrechten sich gestikulierend zu einer Autowerkstatt durch, machten ihre Notlage verständlich – und klappten vor Überraschung die Kiefer runter: Eine Zündspule, tschechischer Herkunft und eigentlich für den total-deutschen VW gedacht, wurde in der Azurri-Werkstatt genau passend für die Triumph präsentiert.

Der Originalspule hatten die Wechseltemperaturen kalter Regengüsse und vom Auspuffkrümmer abgestrahlter Hitze das Lebenslicht ausgeblasen. So jedenfalls diagnostizierten

die Tester den Schaden, als bei einer Nachtfahrt plötzlich der rechte Auspuffkrümmer feurig glühte und seltsame Drehzahl-Eskapaden den Triumph-Fahrer beunruhigten: „Sooft ich das Gas wegnahm, die Triumph reagierte kaum und ging nicht unter 4000 Touren. In der Dunkelheit ölten wir Kabelzüge, drehten an den Leerlaufschrauben – alles vergebens. Die Triumph lief und lief und lief...“

Bastellösung: Diesen Schaden verantworten die Engländer mit einer geradezu peinlichen Bastellösung. Die an sich richtige Idee, mit Hilfe eines Druckausgleichschlauches zwischen beiden Saugvergäsern eine allzeit



BMW:

*bequem, aber schwer-
gewichtig zu fahren,
Drehzahlmesser und
Tachometer in einem
Instrument vereinigt.*



Triumph:

*wendig, bester Sitz-
komfort, gut überseh-
bare Rundinstrumente.*

ausgeglichene Füllung zu errei-
chen, wird höchst lechtsinnig
durch simples Aufstecken der
Schlauchenden auf die jeweili-
gen Vergaserröhrchen verwirk-
licht.

Tester-Kommentar: „Schein-
bar gibt es auf der Grünen In-
sel nur topfebene Straßen, denn
unter dem Einfluß der Motor-
wärme rutscht der Gummi-
schlauch bei jeder stärkeren Er-
schütterung aus seiner unge-
sicherten Position. Warum ha-
ben die 'Triumphaner' nur den
Groschen für zwei Schlauch-
klemmen gespart!“

Bei der Test-Triumph floß da-
her zu viel Treibstoff in den
rechten Zylinder, während der
linke zu mager ernährt wurde.

Die Folgen daraus: siehe oben!
Daß die Triumph schließlich
noch Schwierigkeiten mit einem
verklemmten Gaszug hatte,
wunderte keinen mehr. Solcher
Gleichmut ist um so verständ-
licher, als auch die BMW neben
ihren bereits erwähnten Start-
problemen (hobby 9/72) bei je-
dem Linkseinschlag des Lenkers
am gleichen Übel krankte. Bei
der Triumph tat's ein Tropfen
Öl, bei der BMW beseitigte ein
Bindfaden die Spannung im
Bowdenzug.

Guzzi-Start: Beim Stichwort
'Startprobleme' beginnt aller-
dings die Testmannschaft noch
heute zu grinsen, wenn ihr das
entsprechende Ritual der Moto

Guzzi einfällt: Über einen De-
kompressionshebel wird die
Verdichtung zu Gunsten des
schwächlichen elektrischen An-
lassers herabgesetzt. Nachdem
der Kolben auf solche Art so
recht in Schwung gekommen
ist, soll der Motor durch Los-
lassen dieses Dekompressions-
hebels anspringen. Tatsächlich
sind aber je nach Außentempe-
ratur drei bis vier der beschrie-
benen Versuche vonnöten –
dann ist die Batterie am Ende.

Was dann folgt, macht die Fal-
cone nicht gerade zu einem be-
gehrenswerten Motorrad. Der
Kickstarter liegt zwar relativ
günstig. Wer aber einmal ver-
sucht hat, einen Halbliter-Ein-
zylinder anzutreten, dürfte sich

Honda:

*gute Sitzposition,
übersichtliche Rund-
instrumente, Leiste für
Anzeigeleuchten,
futuristische Scheiben-
bremse (rechts unten).*



Moto Guzzi:

*gute Sitzposition,
übersichtliche Rund-
instrumente und
Anzeigeleuchten.*



kräftiger Flüche nicht erwehren
können. So wird man sich letz-
tlich zum Anchieben entschlie-
ßen, weil dabei andere Leute
schwitzen und sich der Fahrer
auf weitere Schwierigkeiten
konzentrieren kann.

Diese Prozedur gehörte wäh-
rend des Italien-Tests zum
täglich Bild, und sie wurde durch
eine überaus nässeempfindliche
Zündkerze – sie ragt vorne aus
dem liegenden Zylinder – und
den lästig klappernden Tank
vervollständigt.

Die trotz ihrer 32 konkurrenz-
fähigen PS nicht überragenden
Fahrleistungen wurden bei un-
serer Test-Guzzi durch eine
unsaubere Zündeneinstellung re-
duziert. Jedenfalls schlugen aus



beiden Auspuffrohren die hellen
Flammen, sobald bei abgestell-
tem Motor ein brennendes
Streichholz in ihre Nähe geriet.

Technisches Niveau: Trotz sol-
chen Beweises für unkorrekte
Einstellung fiel der italienische
'Hammer' (Tester-Slang) auf den
letzten Rang. Ohne das techni-
sche Niveau grundsätzlich zu
verurteilen, stieg keiner der Tes-
ter befriedigt aus dem Sattel.

Moderne Technik beweist die
Honda mit ihrer Drehfreude, den
vier Zylindern und einer oben-
liegenden Nockenwelle am deut-
lichsten.

Unter demselben Aspekt liegt
die BMW mit ihrer sauberen
Traditionstechnik um eine Rei-

fenbreite vor der ebenfalls saueren Triumph, der es mehr an konsequenter Verarbeitung als am technischen Konzept mangelt.

Fahrleistungen: Die Fahrleistungen sprechen ebenfalls eindeutig für die Honda, weil eine Spitze von über 175 km/h bei gleichzeitig überzeugender Beschleunigung (0-400 Meter in etwa 14 Sekunden) keine der Konkurrenten aufzuweisen hat. Es dürfte wohl kaum ein Zutat sein, daß fast jede vierte in den USA verkaufte Maschine von Honda stammt und auch im Motorrad-begeisterten Frankreich die durchweg dreh- und sprintstarken Japaner weit vor den Europäern rangieren.

Die BMW und die Triumph als Vertreter traditioneller Bauart liegen in ihren Fahrleistungen

gen fast gleichauf, wenn auch die leichtere und um drei PS stärkere Triumph die Nase etwas vorne hat. Beide schaffen die Spitze um 160 km/h, aber die Triumph beschleunigt etwas besser (0-400 Meter in 15,5 Sekunden) als die BMW (0-400 Meter in knapp 16 Sekunden).

Daß die Guzzi mit ihrer verhaltenen Leistung wiederum an Boden verliert, erstaunt kaum. Die konkurrenzfähige Beschleunigung (0-400 Meter in etwa 16 Sekunden) und die magere Spitze um 140 km/h lassen auf einen überraschenden Kräfteverfall im oberen Drehzahlbereich schließen.

Fahreigenschaften: Dagegen erwiesen sich zum Thema Fahreigenschaften und Sitzkomfort alle vier Testmaschinen als 'befriedigend'. Den Unterschied

machen Kleinigkeiten aus: bei der Honda ein zu schwacher Rahmen bei gleichzeitig guter Sitzposition, bei der BMW die etwas schwergewichtige Handhabung bei bester Sitzposition, bei der Triumph die Wendigkeit bei vorzüglicher Sitzposition und bei der Guzzi die akzeptable Abstimmung zwischen Gewicht und Bauart bei gleichzeitig guter Sitzposition.

So fährt bei den Testern die Triumph in diesem Punkt an der Spitze. Winzigste Unterschiede und subjektive Einschätzung markieren die weitere Rangfolge Honda - Guzzi - BMW.

Zuverlässigkeit: Was die Reparaturanfälligkeit angeht, liegen grundsätzlich nur die Erfahrungen der italienischen Testreise vor - allerdings mit kräftiger Aussage. Die Honda nahm, von

einem verbogenen Sitzbankschlüssel abgesehen, jeden Kilometer klaglos unter die Räder. Die BMW zeigte sich vor allem beim Starten von ihrer bayrisch-ruppigen Seite. Die Triumph lieferte ein Beispiel mangelhafter Verarbeitung. Und die Guzzi bereitete ebenfalls fragwürdige Montierfreuden, obgleich der Generalimporteur auf rund 200 Maschinen in seiner nächsten Umgebung verweist, die problemlos fahren sollen.

Damit liegt auch unter diesem Aspekt die Honda an der Spitze, gefolgt von der BMW und - weit abgeschlagen - von der Triumph und der Guzzi.

Preisvergleiche: Solche Erfahrungen in ein Verhältnis zum Preis gesetzt, ist die Honda für 5595 Mark zwar immer noch um 1100 Mark teurer als die mit

4495 Mark ebenfalls nicht billige BMW. Aber die Verkaufserfolge bestätigen die japanische Kalkulation. Die Guzzi betrachten wir angesichts ihrer unbefriedigenden Vorstellung für 4395 Mark als eindeutig zu teuer. Vor eine Kaufentscheidung gestellt, würden wir dann doch noch die Triumph für 4040 Mark bevorzugen.

Fazit: Die Summe dieser Kriterien spricht daher fraglos für die Honda CB 500 als in nahezu sämtlichen Punkten lobenswerte Testmaschine. Mit einigem Abstand folgt die BMW R 50/5, die wegen ihrer guten Verarbeitung an Boden gewinnt, aber auf Grund der herben Fahreigenschaften auch wieder einbüßt. Die Triumph Tiger Daytona war Gegenstand deutlichen Tester-Mitleids: Bei mehr Zu-

verlässigkeit hätten sich die vorzüglichen Fahreigenschaften ausgewirkt. So aber reicht's nur für Rang drei. Ähnliches gilt für die Moto Guzzi Falcone, die zwar ihre gebremste Kraft handikapte, aber auch wegen ihrer unzuverlässigen Vorstellung zum Schlußlicht degradiert wurde.

Im Sattel dieser beiden 'Ausfall-Maschinen' blieb den Fahrern tatsächlich nichts anderes übrig, als ihren Humor zu bewahren und trotzdem zu lachen.

Woran man einen lachenden Motorradfahrer erkennt? An den Fliegen zwischen den Zähnen.

SCHRECKEN DER LÜFTE so wurden diese Bomber genannt, wenn sie mit ihrer Bombenlast aufflogen und den Himmel verdunkelten. Mit AIRFIX (sprich Ärfix) könnt ihr sie zusammen mit vielen anderen Modellen ganz friedlich nachbauen. Originalgetreu im Einheitsmaßstab. Fragt nach dem großen AIRFIX-Programm in eurem Spielwaren- oder Hobbyfachgeschäft, oder in den Spielabteilungen der Kaufhäuser. Fragt auch nach dem großen AIRFIX-Katalog.



Plasty AIRFIX

Einen Modellprospekt bekommt ihr von Plasty Spielzeug GmbH + Co. KG, 6831 Neulußheim, Postfach 80

Guter Rat ist **relius**

Das relius-Anstrichsystem: Ob innen oder außen, ob glänzend oder matt - relius bietet für jeden Anstrichuntergrund das Richtige.

relius Lacke und Farben machen den Selbststreicher zum Profi. relius - weil sich Qualität bezahlt macht.

relius

relius

relius

relius

3M Lacke und Farben