

Neues aus Mailand

Frisch ausgepackt



Von der rassigen Neva will Aprilia nur 200 Exemplare bauen



Die neue Benelli Tornado Tre RS wiegt nur 195 kg



Die Cagiva X3 Raptor-Studie mit hochgelegten Schalldämpfern



Ducatis ST3 trägt einen 3-Ventil-Zylinderkopf



Gilera Ferro mit V2-Vierventil-Triebwerk

Als erste Herbstmesse zeigten die Motorradhersteller dieses Jahr wieder in Mailand ihre neuesten Ideen. Präsentiert wurde nicht nur Modellgepflegtes und neue Farben, sondern auch eine ganze Latte skurriler Studien.

Und wieder mal ein Monster – diesmal nicht aus Italien!

Zum 61sten Male seit 1914 beherbergte die Mailänder Fiera die Motorrad- und Fahrradausstellung, und dieses Mal wurden allerhand Rekorde gebrochen. 1.842 Aussteller zeigten auf mehr als 72.000 Quadratmetern den über 750.000 Besuchern, die in sechs Messetagen wieder ins Staunen kamen, ihre Neuigkeiten. 2005 soll die EICMA auf einem neuen Messegelände stattfinden. Pünktlich um 11:30 Uhr weihte Ivano Beggio, Präsident der Ausstellung, die Messe ein – gekommen waren bereits am Dienstag mehr als 2.000 Journalisten und Fotografen, die alleine oder mit Kamerateams von Stand zu Stand eilten, um den Konferenzen beizuwohnen und bereitgestellte Unterlagen mitzunehmen. Ducati machte den Anfang und lud bereits zwei Stunden vor der Einweihung ein, die neuen Maschinen aus Borgo Panigale in Augenschein zu nehmen.

In der 750er Klasse führt jetzt die 749 R mit ähnlichem Motorkonzept wie der 999R. Vier Millimeter mehr Bohrung ergeben 94 Millimeter, der Hub schrumpft auf 54 Millimeter zusammen. Ventile und Pleuel sind aus edlem Titan; nicht zuletzt dadurch wurde die Leistung des Desmo-Vaus auf 116 PS angehoben. Die „normale“, 749 schickt immerhin 110 PS ans Hinterrad. Im Sporttourerbereich ersetzt eine neue ST3 die ST2. Die 3 steht dabei für eine interessante Modifizierung des Kopfes mit drei Ventilen und Doppelzündung, selbstverständlich wurde die Desmodromik beibehalten. Damit möchte Ducati zwei Fliegen mit einer Klappe schlagen. Zum einen wollen die Bologneser schneller auf Schadstoffgrenzen reagieren können, zum anderen mehr Leistung und ein breiteres Drehzahlband. Nicht nur der Motor entstammt mit jetzt 992 cm³ dem Multi-Strada-Aggregat, auch die neue Instrumentierung aller ST-Modelle ist aus der 1000 DS. Damit besitzen sie jetzt auch die serienmäßige Wegfahrsperre und ergonomischere Lenker. Wer der offiziellen Einweihung im Puricelli-Salon nicht bewohnen wollte, schlenderte von Halle 22 direkt in die größte Halle des Fiera-Geländes hinüber. Dort wartete ein zufriedener Claudio Castiglioni bis zum frühen Nachmittag mit der Enthüllung der neuen MV Agusta-Schönheiten. Ago fehlte selbstverständlich nicht, die Hauptperson war aber ein anderer: Massimo Tamburini wurde gewürdigt; denn die lang erwartete 1.000 ccm-Version der F4 wurde in der Top-Version nach dem bekannten Designer benannt, der ja schon die Ducati 916 entwarf. Der neue 998er Motor basiert auf dem 750er Vierzylindermotor; die Entwickler entschieden sich für eine 76er (750er 73,8 mm) Bohrung. Der Hub wurde nur um 6,2 Millimeter verlängert, der neue Motor ist rund 2,6 Kilogramm leichter. 166 Pferde sollen der „normalen“ F 4 1000 zu 301 km/h verhelfen; die mit Carbon-Teilen und Magnesiumschwinge veredelte F4 Tamburini leistet sogar rund 173 PS. Die ehemals magische 200 Kilogramm-Grenze ist heute kein Thema mehr – sie wurde deutlich unterboten: Sogar die Biposto-Version soll trocken nur 193 Kilogramm auf die Waage stemmen.

Nur wenige Schritte waren es zum Stand von Cagiva. Trotz 25-jährigem Jubiläum – Castiglioni hatte die angeschlagene Firma AMF Harley-Davidson am 17. Oktober 1978 übernommen – war nichts Bahnbrechendes aus Schiranna ausgestellt.



Ivano Beggio auf Moto Guzzi Brevia 1100



Hondas Tamago mit Kofferraum zwischen den Beinen



Blick in die Zukunft: Kawasaki ZZR X



500er Kymco-Viertakt-Großroller X Citing

X3 Raptor hieß die Studie einer neuen Raptor mit trendy hochgelegten Schalldämpfern. Neu auch die grimmige Miniverkleidung sowie eine neue Bremsanlage mit vier Einzelbelägen. Die erste Replica einer Kleinserie der 500er, mit der Kocinki 1994 den australischen Grand Prix errang, war in den Presseunterlagen angekündigt, doch leider war der nur 130 Kilogramm leichte V4-Zweitaktknaller nicht rechtzeitig fertig geworden. Schade, denn bei dem angegebenen Preis von 125.000 Euro wäre der 190 PS-Renner mehr als nur einen Blick wert gewesen. Noch ein Jubiläum konnte die seit 1986 zum Cagiva-Konzern gehörende Marke Husquarna feiern: 100 Jahre ist die einst schwedische Motorradmarke alt – Grund genug, ein Jubiläumsmodell auf die Räder zu stellen: Der potente Einzylinder 510 Centennial wird nur 500 mal gebaut.

In Halle 11 wartete Aprilia ab 10:30 Uhr auf zahlreichen Journalistenbesuch. Aber nicht nur das Sondermodell RSV Nera der neuen RSV 1000 R/Factory-Serie war der Star am Stand, sondern auch die Studie des Leonardo. Die Eckdaten des hinter Plexiglas eingeschlossenen Prototypen waren vielversprechend: 170 km/h Topspeed, 0 bis 400 Meter in 12,5 Sekunden, 50 PS bei 6.500 U/min; als Verbrauch wurden keine 3 Liter/100 Kilometer angegeben. Solche Werte sind selbstverständlich mit dem Piaggio Master-Motor, der den Scarabeo 500 sowie den Halbliter-Atlantic antreibt, nicht möglich. Aprilias Techniker entwickelten dafür einen Einzylinder-Zweitakter mit neuer CVT-Antriebstechnik und elektronischer Fahrstufenwahl (automatisch und sequentiell), um die Direkteinspritzung aus dem SR 50 Ditech auszustatten. Eine Sensation, denn während alle anderen Hersteller – Bimota eingeschlossen – den Zweitakter aus dem Strassenmotorrad/-rollerprogramm

verbannt haben, hat Aprilia ernsthaft vor, den 500er Roller, der schon Euro 3-tauglich sein soll, ab 2005 zu bauen. Auch im Fahrwerksbereich ging man mit offenem Zahnriemenantrieb unkonventionelle Wege. Zurück zur rassigen Neva, die zur Fotosession von zwei nicht minder rassigen Schönheiten begleitet wurden: Nur 200 Exemplare sollen davon gebaut werden. Als Gegenwert für rund 35.000 Euro gibt's ein Bike mit viel Magnesium und Titan an Motor und Abgasanlage. Verkleidungsteile sind logischerweise alle aus Carbon. Früher in Serie undenkbar: Felgen aus geschmiedeter Magnesiumlegierung, Achsen aus Titan – sie drücken das Gewicht auf 175 Kilogramm. Der Motor leistet 141 PS, Öhlins liefert Federelemente, die radial verschraubten Bremszangen (mit 8 einzelnen Bremsbelägen am Vorderrad!) verstehen sich bei so einem happigen Preis von selbst.

Ebenfalls kein völlig neues Motorrad, aber eine fein gemachte, neue Variante der Tornado namens Tre RS stellte Benelli vor. Der Reihendreizylinder wurde mit Verbesserungen der Einspritzung und anderen Nockenwellen auf 105 kW gepusht; ein Ölkühler soll die Motortemperatur stabilisieren. Ebenfalls neu ist die Kupplung mit einstellbarem Anti-Hopping. Und wie soll es anders sein – auch an der hochwertigen Marzocchigabel befinden sich jetzt vorne radial angebaute Vierkolbenzangen.

Bei den Federelementen wurde auf ein neues, leichtes Zentralfederbein mit besserer Verstellmöglichkeit zurückgegriffen; zusammen mit der australischen Firma OZ wurden die neuen Felgen entwickelt. 195 Kilogramm soll die derzeit sportlichste Tornado RS wiegen. Zu erwähnen wäre noch die taktisch kluge Entscheidung, die Roller künftig unter der Marke Motobi zu vermarkten.



Ein ganz neues Mofa-Gefühl: Sachs MAD ASS

Moto Guzzi wartete diesmal nicht wie üblich mit einem pompösen Stand auf, hatte aber durchaus einiges zu bieten. Die Brevia 750 erhält mit der Brevia 1100 eine große Schwester und passt exakt in die Nische zwischen der California-Modellpalette und der der Le Mans. Hübsch ist die neue Brevia nicht nur wegen des neuen Endantriebes: Über der Einarmschwinge aus Alu, in der die Kardanwelle läuft und mit zwei Kreuzgelenken ans Hinterrad gelangt, schraubten die Techniker aus Mandello eine parallele Momentabstützung, um den Fahrstuhleffekt auszuschalten. Der 62 kW starke V-Twin mit Sechsganggetriebe besitzt einen geregelten Kat in der 2-1-Abgasanlage und trägt seine Lichtmaschine ulkigerweise wieder da, wo schon sein Urahn den Strom produzierte – nicht mehr vor, sondern hoch zwischen den Zylindern.

Die Fans hatten schon darauf gewartet – auf die neue Laverda SFC 1000. In München noch im Prototypenstadium, präsentierte Ivano Beggio, unterstützt durch den „alten Hasen“, Alan Cathcart, die fertige Serienmaschine. Natürlich durfte das Original – übrigens eine der 1000er Serie – nicht fehlen, da zunächst die Sonderserie in der legendären Anzahl von 549 Stück gefertigt werden sollte. Als Antrieb dient der Neuauflage mit Gitterrohrrahmen der RSV 1000-Motor mit 141 PS.

Den dicksten Knaller ließ Triumph am frühen Nachmittag los: US-Händler hatten die Rocket 3 schon Ende August in San Antonio/Texas, bewundern können; der Rest konnte das Monster aus Hinckley nach der offiziellen Vorstellung um 16 Uhr in Augenschein nehmen. Ein Blick genügte, um zu wissen, warum die Amis den Brocken zuerst sehen durften: Wen der Hubraum (2,3 Liter) sowie die 142 PS des Reihendreizylinders nicht



Neue Modelle im traditionellen Vespa-Look

beeindruckten, der erstarrte spätestens, als Ross Clifford das maximale Drehmoment des 320 kg-Boliden verkündete: 200 Nm bei 2.500 U/min! Ab Frühjahr 2004 soll der in schwarz oder rot erhältliche Dampfer bei den Händlern stehen. Auch Gilera sorgte, wie schon zwei Jahre zuvor für eine Überraschung – damals mit der sportlichen 600er, dieses Jahr mit der Studie Ferro. Das bereits in München gezeigte, fertige Vierventil -V-2-Aggregat mit 850 ccm³ wurde nicht in einen Roller, sondern in eine Motorradchassis mit Pressstahlrahmen eingepflanzt. Gileras Entwicklungsabteilung hat den Motor mit einer elektronisch betätigten Gangschaltung kombiniert; auf Wunsch, so die Pressemeldung, soll manuelles Schalten möglich sein. Außerdem sollen verschiedene Parameter frei vorwählbar sein, um etwa die Motorbremse auszunützen. Auch der Honda-Stand – selbstverständlich mit einem Dr.-Rossi-Porträt geschmückt – zog die Journalisten und das Fachpublikum an wie ein Magnet. Zum einen selbstverständlich wegen der neuen Fireblade und der CBF 500, zum anderen wegen einer ulkigen Studie, die wie eine Kreuzung zwischen Roller und einem massiven Tourenmotorrad aussah. Tamago besitzt den Antrieb des Honda SH 125/150 und steht auf 16-Zoll-Rädern. Das Gepäckfach befindet sich nicht unter der Sitzbank, sondern in der „Tankatrappe“, – zugegebenermaßen nicht neu, aber anders als bisherige Ideen. Dort finden übereinander zwei Integralhelme Platz. Auch Yamaha bot neben der neuen R1 und den F6-Fazer-Modellen etwas zum Staunen: Die auf der MT 01 basierende Roadsterstudie MT-03. „Wir wollten ein Highlight, etwas Extremes und Ausgefallenes zeigen und sind auf die Publikumsreaktionen gespannt“, erklärte Oliver Grill, Entwicklungsmanager bei Yamaha. Und die MT 03 ist mit innovativen Ideen ge-



Die neue Laverda SFC 1000 wird von einem Rotax V2 befeuert



Hubraum-König Triumph Rocket 3 mit 2.300 ccm Hubraum

spickt: Seitlich angelenktes Öhlins-Federbein, Riementrieb zum Hinterrad, Scheinwerfer sowie Heckleuchte mit neckischen LED-Lampen bestückt. Hand auf's Herz: Trauen Sie so etwas auch deutschen Entwicklungsingenieuren zu? Die Antwort muss lauten: Ja – vorausgesetzt, Sie wissen, dass bei Sachs ein ähnliches Konzept bereits vor Jahren vorgestellt wurde. Umgesetzt haben die Franken jetzt ein ähnlich verrücktes Bike – was für die Jugend, endlich! Letztes Jahr in München vorgestellt, noch mit dem Namen RC 505, soll die Sachs Mad Ass bald in Produktion gehen. Kein Zweitakter, nein - ein liegender Viertakter nach Honda Cub/Dax-Prinzip wird das filigrane 45 km/h-Mokick antreiben. Ulkig, aber wahr: Die hintere Scheibe ist mechanisch, die Schaltung nicht halbautomatisch, sondern manuell. Bleibt zu hoffen, dass die Jugend auf das neue Mokick abfährt und 1.999 Euro – denn soviel soll der Einstandspreis betragen – auch zahlt. Auch Gilera hat, nachdem das spanische Derbi-Werk dem Piaggio-Konzern angegliedert wurde, wieder zwei Mokicks im Offroad-Look (Gilera SMT und RCR 50) mit Schaltgetriebe im Programm. Derbi selbst stellte in Mailand neben sechs verschiedenen Senda-Modellen eine hübsche Strassenfünfziger mit Streetfighter-Anleihen vor. Sogar im Retro-Sektor gibt es eine neue Fünfziger – Malaguti hat die Fifty 50 überholt und neu aufgelegt. Trotz der hohen Führerscheinkosten sind Schaltmokicks auch bei uns wieder beliebt – in Italien wird man dem Verkauf der „motorini“, und „clicimotori“, im nächsten Jahr mit gemischten Gefühlen entgegengehen. Grund: Ab 1. Juli sollen die 14-jährigen dort eine Führerscheinprüfung für die 45 km/h-Klasse absolvieren. Geplant hat die ANCMA einen Theorieteil mit zehn Fragen und 20 Pflichtübungsstunden.

Peter Schnell