



NEUE ROLLER 2007

**Jetzt kommen
die Elefanten**

Noch vor einigen Jahren lag die Hubraumgrenze für Roller bei 250 Kubikzentimeter Hubraum, bis sich Suzuki 1999 mit dem 400er Burgman die Hubraum-Krone aufsetzen durfte. Inzwischen haben zahlreiche Hersteller Scooter mit 500 oder gar 650 ccm Hubraum mit wassergekühlten Zweizylinder-Viertaktmotoren im Programm. Das ließ den renommierten italienischen Rollerproduzenten Piaggio nicht ruhen.



Schon vor vier Jahren sorgte der bis dahin nur im Scooterbereich agierende Konzern mit der motorradähnlichen Gilera Ferro auf der Mailänder Ausstellung für eine Sensation. Das Zwittermobil wurde von einem schlanken, flüssigkeitsgekühlten 90-Grad-V2-Viertakttriebwerk befeuert, das seine Kraft über ein Automatikgetriebe auf das Hinterrad übertrug. Im Jahr 2007 treibt jetzt dieses nur im Detail modifizierte Triebwerk das Gilera-Spitzenmodell GP 800 an. Damit übernehmen die Italiener nicht nur die Krone des stärksten und schnellsten Serienrollers, sondern jagen Suzukis Burgman 650 auch die Spitzenposition des hubraumstärksten Scooters ab.

Das Triebwerk kommt mit einer obenliegenden Nockenwelle zur Steuerung der Ventile pro Zylinder aus. Zwei Zündkerzen sorgen für eine optimale Verbrennung und eine moderne Einspritzanlage mit 38 mm-Drosselklappendurchmesser für die Einhaltung der geltenden Umweltbestimmungen. Laut Gilera leistet der flüssigkeitsgekühlte V2 stolze 75 Pferdestärken und schiebt ein maximales Drehmoment von über 76 Newtonmeter auf die Kurbelwelle. Schon bei niedrigen 3.500 Umdrehungen in der Minute stehen immer mehr als 70 Newtonmeter Drehmoment zur Verfügung. Und weil Aprilia seit einiger Zeit zum Piaggio-Konzern gehört, wird die neue Aprilia Mana 850 nicht von einem Rotax-Motor wie die

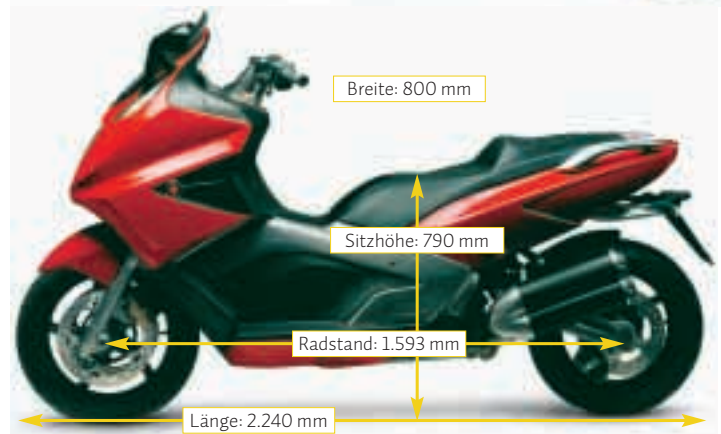


**Die Großroller
ähneln immer mehr
Motorrädern**

anderen Modelle befeuert, sondern vom neuen Piaggio-Triebwerk. Einzige Unterschiede: für den Piloten stehen ein Automatik- und ein sequenzieller Schaltmodus zur Verfügung, bei dem der Fahrer die Gänge manuell per Knopfdruck am Lenker oder mit dem Fuß wechseln kann. Außerdem wird das Hinterrad bei der Mana 850 über eine O-Ring-Kette angetrieben. Dank der kompakten Bauweise kann das Triebwerk im GP 800 schwerpunktünstig weit vorn positioniert werden. Der Antrieb ist im übrigen nicht als Triebsatzschwinge konzipiert, sondern ist fest mit dem stabilen Stahlrohrrahmen verschraubt. Trotz der Automatik soll der Motor ähnlich wie beim Herunterschalten herkömmlicher Getriebe oder beim Gaswegnehmen ein Bremsmoment aufbauen. Als Antrieb für das 15-zöllige Hinterrad dient ein geräusch- und wartungsarmer Zahnriemen. Vorn sorgt ein großer 16-Zöller für Richtungsstabilität. Eine stabile Doppelarm-Leichtmetallschwinge soll auch im Hochgeschwindigkeitsbereich – und der liegt bei knapp 190 km/h – für verbürgte Stabilität sorgen. Der diese Schwinge abfedernde Einzelstoßdämpfer ist horizontal in Fahrtrichtung montiert und verfügt über eine siebenfach verstellbare Federvorspannung. Im Lenkkopf werkelt eine Teleskopgabel mit 41 mm Standrohren. Vorn beißen zwei doppelkolbige, schwimmende Brembo-Bremssättel in zwei 300-Millimeterscheiben, hinten verzögert eine 280er Bremsscheibe. Im vorderen Schutzschild befindet sich ein verhältnismäßig großer Stauraum und in den kleinen „Kofferraum“ unter der Sitzbank passt ein Integralhelm. Durch die komfortable Auslegung der Sitzbank und das Ausmaß an Kraft, Geschwindigkeit und Beschleunigung bietet der GP 800 eine Tourenqualität, die zur Zeit von keinem anderen Roller erreicht wird.

Fotos: Piaggio, Text: B. Zimmermann

**Auch die neue Aprilia
Mana 850 wird von
dem schlanken
Piaggio-V2 befeuert**



Technische Daten GP 800

Motor

Flüssigkeitsgekühlter Zweizylinder-90-Grad-V-Viertaktmotor, eine Nockenwelle, vier Ventile und zwei Zündkerzen pro Zylinder, elektronische Benzineinspritzung mit 35 mm Drosselklappendurchmesser, Trockensumpfschmierung, geregelter Katalysator, E-Start

Hubraum: 839 ccm

Leistung: 55,16 kW (75 PS) bei 7.250 U/min

Max. Drehmoment: 76,4 Nm bei 5.750 U/min

Verdichtungsverhältnis: 10,5 : 1

Höchstgeschwindigkeit: 188 km/h

Kraftübertragung:

CVT-Variomatik, Fliehkraftkupplung, Zahnriemen zum Hinterrad

Fahrwerk

Gitterstahlrohrrahmen, vorn Teleskopgabel mit 41 mm-Standrohren und 135 mm Federweg, hinten Leichtmetall-Stereo-

schwinge, in der Federvorspannung siebenfach verstellbarer Einzel-Stoßdämpfer horizontal in Fahrtrichtung montiert mit 135 mm Federweg.

Bremsen:

Vorn 300 mm-Doppelscheibenbremse mit schwimmend gelagerten Brembo-Doppelkolben-Bremssätteln, hinten 280 mm-Einzelscheibenbremse mit schwimmend gelagertem Zweikolbensattel

Räder: Leichtmetall-Gussräder, vorn 3.50 x 16, hinten 4.50 x 15

Bereifung: Vorn 120/70-16, hinten 160/60-15

Elektrik: 12 V, Drehstromlichtmaschine 450 W

Tankinhalt: 16 Liter, davon 2,8 Liter Reserve

Sitzhöhe: 790 mm

Leergewicht: 235 kg