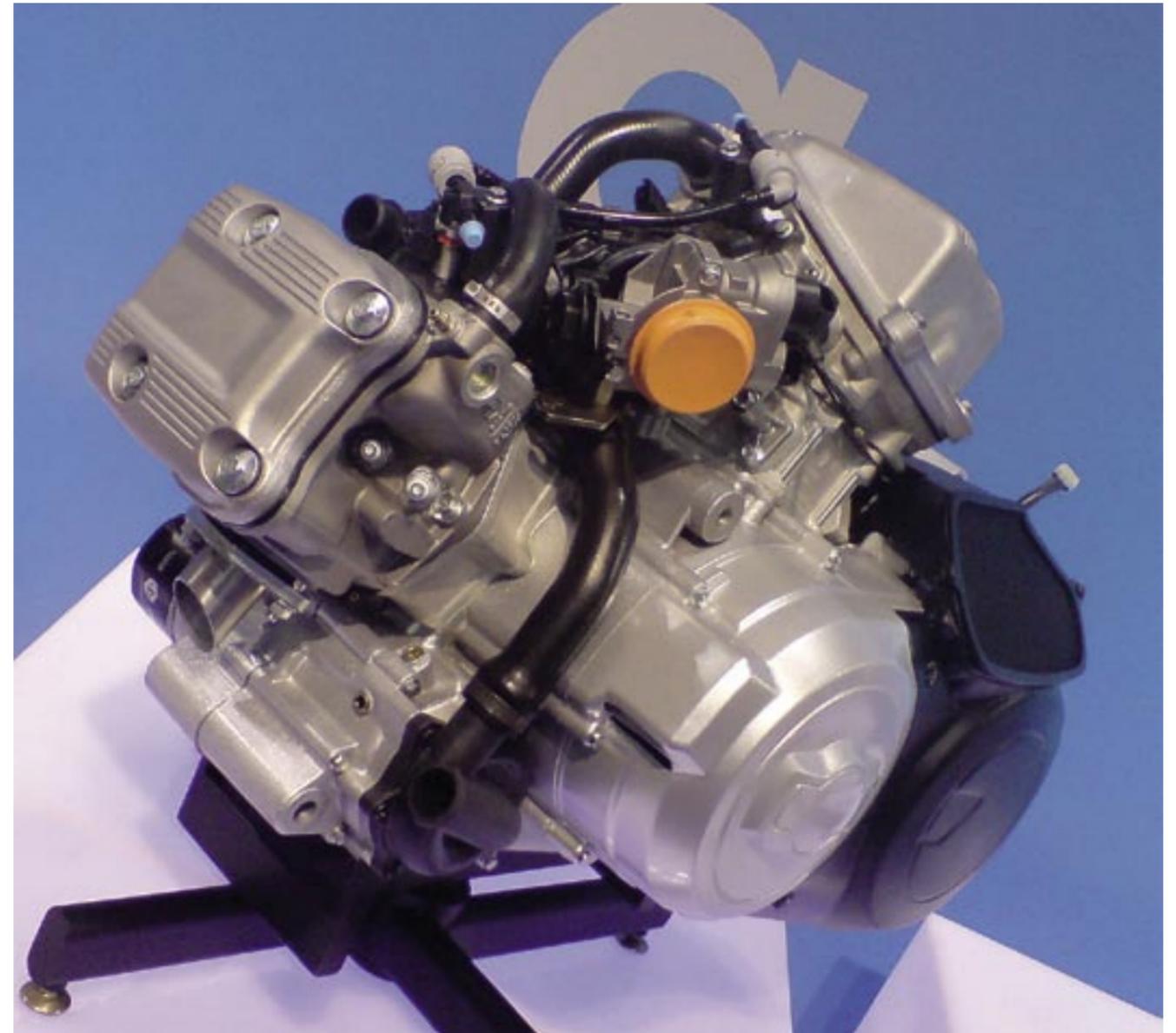




Der König: Gileras GP 800 ist der stärkste, schnellste, und hubraumgrößte Roller, der je gebaut wurde



MAXIMALIST

MOTORENBAUER PIAGGIO STELLT DIE ROLLERWELT MIT EINEM NEU ENTWICKELTEN ZWEIZYLINDER-MOTOR MIT 70 PS AUF DEN KOPF. DAS KLEINOD KOMMT DEN TOCHTERUNTERNEHMEN GILERA UND APRILIA IN UNTERSCHIEDLICHER FORM ZUGUTE

Sie haben es lange genug angekündigt und sogar gezeigt: Schon 2003 stellte der damals eigentlich nur im Rollerbereich agierende Piaggio-Konzern seine motorradähnliche Studie Gilera Ferro an den Rand seines Mailänder

Messestandes, ausgerüstet mit einem klassisch aufgebauten Viertakt-Vau-Zwo mit 850 Kubik, aber eben einem Automatikgetriebe wie beim Roller. Jetzt beschert dieser Motor in leicht abgewandelter Form dem neuen Vorzeige-Sportroller des

gesamten Piaggio-Konzerns, dem Gilera GP 800, das blaue Band des stärksten und schnellsten Serienscooters, der mit einem Hubraum von echten 839 cm³ Suzukis 650er Burgman als größten Roller ablöst. Dabei spielt es keine Rolle, ob

der GP 800 wie von Gilera versprochen 75 PS stark ist oder die von Motorenbauer Piaggio für den 90-Grad-V-Twin veröffentlichte Leistung von „nur“ 70 PS mobilisiert. Bei der Motorenkonstruktion vertrauen die Ingenieure auf Bewährtes: Den Ven-

tiltrieb mit einer obenliegenden Nockenwelle zur Steuerung der vier Ventile kennt man aus Quasar- und Leader-Motor, der traditionelle Zylinderwinkel von 90 Grad ist gut ausbalanciert und vibrationsarm, kommt daher ohne Ausgleichswelle aus. Das Gemisch wird von einer Einspritzanlage mit zwei 38er Drosselklappenkörpern bereit gestellt, für eine optimale Flammfront in den Brennräumen sorgen zwei Zündkerzen je Zylinder.

Neben dieser Doppelzündung sind die Trockensumpf-

schmierung und abgeschrägte Ventildeckel weitere Besonderheiten der ansonsten recht einfachen Konstruktion. Beides spart Bauhöhe beziehungsweise -länge und trägt dazu bei, die Außenmaße der Einheit möglichst kompakt zu halten. So rückt einerseits der Motor schwerpunktünstig näher ans Vorderrad, andererseits wird der Weg der Kraftübertragung minimiert. Aus Stabilitätsgründen wird der Motor nämlich nicht als rollertypische Trieb-satzschwinge verbaut – Leistung, Dimensionen und Gewicht

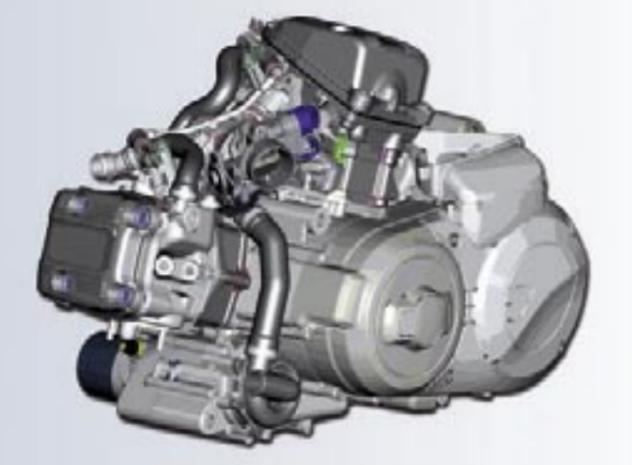
TECHNISCHE DATEN

MOTOR GILERA GP 800

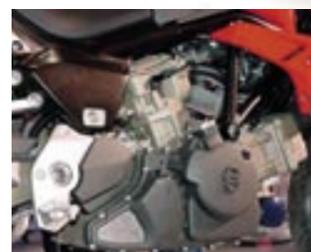
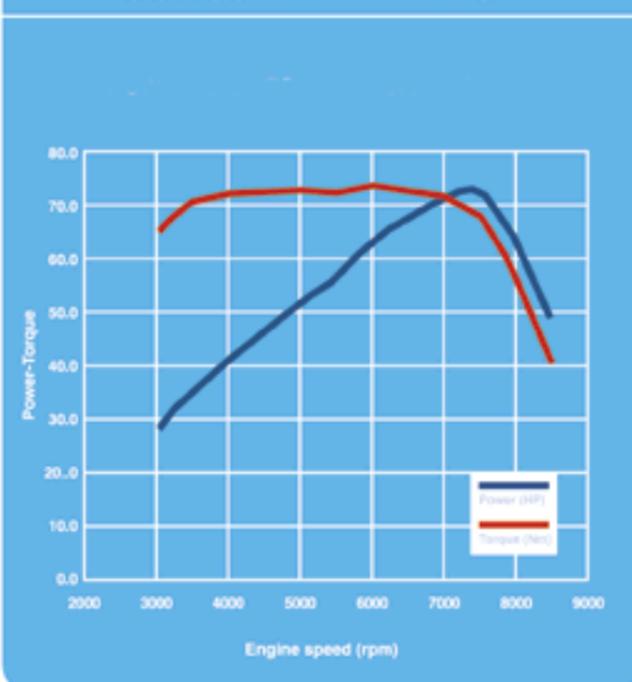
Bauart:	Zweizylinder-90°-V, Viertakt
Gassteuerung:	vier Ventile, ohc
Gemischbereitung:	elektronische Benzineinspritzung
Zündung:	elektronische Doppelzündung
Hubraum:	839,3 cm ³
Bohrung x Hub:	88,0 x 69,0 mm
Verdichtung:	10,5:1
Kühlung:	Flüssigkeit
Leistung:	70 PS (51,5 kW) bei 7250/min
Max. Drehmoment:	77,5 Nm bei 5750/min
Abgasreinigung:	G-Kat, SLS (Euro 3)
Kraftübertragung:	CVT-Variomatik, Fliehkraft-Kupplung
Sekundärtrieb:	Zahnriemen
Lichtmaschinenleistung:	450 W bei 6000/min
Schmierung:	Trockensumpf

ABMESSUNGEN GILERA GP 800

Radstand:	1593 mm
Sitzhöhe:	790 mm
Tankinhalt:	16 l
Trockengewicht:	235 kg



850cc V-TWIN 90°



Oben: Das Vorläufer-Konzeptbike Gilera Ferro, bereits mit dem 850er Automatik-Motor (links) bestückt. Unten: Aprilia Mana 850, ebenfalls mit GP 800-Motor, aber mit Kettenantrieb



Doppelt gemoppelt: Zwei Zündkerzen je Zylinder sorgen für eine saubere und effektive Verbrennung



Starke Ansicht: Doppellauf für zwei Zylinder

sind zu groß – sondern sitzt fest eingeschraubt im robusten Rohrrahmen und leitet seine Kraft über einen ebenso leisen wie wartungsarmen Zahnriemen ans 15zöllige Hinterrad. Dieses wird von einer massiven Zweiarml-Leichtmetallschwinge geführt. Solcherart stabilisiert soll es der GP 800 laut gut informierten Kreisen auf eine Endgeschwindigkeit von sage und schreibe 188 km/h bringen! Interessanterweise soll der neue Motor trotz Automatik im Schiebetrieb ein Bremsmoment wie beim Motorrad aufbauen, wodurch sich das Fahrverhalten diesem annähert.

Auf dem vom Hersteller veröffentlichten Leistungsdiagramm erfreut der Vau mit einem unglaublich gleichmäßigen Drehmoment. Bereits ab 3500 Touren stehen immer mehr als 70 Newtonmeter Drehmoment zur Verfügung, was einen bärtigen Antritt garantieren dürfte.

Mutterkonzern Piaggio stellt dieses Technischmankerl auch

ALS GUTE BAUKASTEN-FIRMA STELLT PIAGGIO DEN MOTOR AUCH ANDEREN KONZERNMARKEN ZUR VERFÜGUNG

der Schwestermarke Aprilia zur Verfügung für das Automatik-Motorrad Mana 850, das wie der GP 800 im Herbst kommen soll. Wesentlicher Unterschied zum GP 800-Triebwerk ist die Kraftübertragung: Dem Fahrer stehen wie beim Suzuki Burgman Executive 650 ein Automatik- und ein sequenzieller Schaltmodus zur Verfügung. In letzterem kann der Fahrer den Gangwechsel manuell per Knopfdruck am Lenker oder herkömmlich per Fußschaltung einleiten. Um den Motorrad-Charakter der Aprilia zu betonen, erfolgt der Sekundärtrieb per O-Ring-Kette.

Ob weitere Einsatzmöglichkeiten des Vaus geplant sind, ließen die Verantwortlichen offen. Fest steht, dass die Ausgangswelle des Piaggio-Motors alternativ auch mit einer Aufnahme für eine Kardanwelle bestückt werden kann – vielleicht für die Schwestermarke Moto Guzzi? **Thilo Kozik**