

50-PS-Klassiker
im Vergleich

Die machen Gefühle

Sie werden geliebt,
weil sie vibrieren, verehrt,
weil ihnen bei 150
die Luft ausgeht, und
bewundert, weil sie
irgendwann zu wackeln
anfangen:
Klassiker mit Garantie. ▷

Klassiker-Treffen: BMW R 80

Moto Guzzi Mille GT





Triumph Bonneville 750

Harley-Davidson
Sportster 1100

50-PS-Klassiker im Vergleich

Längst wissen akribische Buchhaltertypen, daß Klassiker wie Harley-Davidson oder Triumph, BMW oder Moto Guzzi kaum vom allgemeinen Wertverlust bei Motorrädern betroffen sind.

Aber an den Oldies muß mehr dran sein. Ihre Fahrer sehen so verdammt wenig nach Buchhaltern aus.

R 32 zu einem sportlichen, zuverlässigen Reisemotorrad machen sollte;

● der Harley-Davidson XL 1100 Sportster, dessen Urahn schon vor 80 Jahren seine mächtigen Zylinder um 45 Grad spreizte, im Winkel, der die Welt bedeutet;

● der Triumph Bonneville 750, der in seiner Erstauflage vor 50 Jahren alle Sprinter das Fürchten und seither seine Fahrer das Zittern lehrte;

● der Moto Guzzi Mille GT, der vor 21 Jahren fast als Sta-

HARLEY-DAVIDSON SPORTSTER 1100

... für Minimalisten, die nur beim Hubraum und beim Showeffekt echte Größe verlangen

BMW R 80

... für Traditionalisten, die nur in der Linie der Vernunft das wahrhaft Schöne entdecken können

Wahrscheinlich verdanken diese Motorräder ihre Beliebtheit dem Umstand, daß die notorisch unvernünftigen Motorradfahrer noch Zuneigung kennen, noch Barmherzigkeit üben. Hätten sie nur schöne Blechkarossen angetrieben, hätte sich über den BMW-Boxer, den Triumph-Twin, den Harley- und den Guzzi-V wohl längst der sanfte Schleier des Vergessens gebreitet.

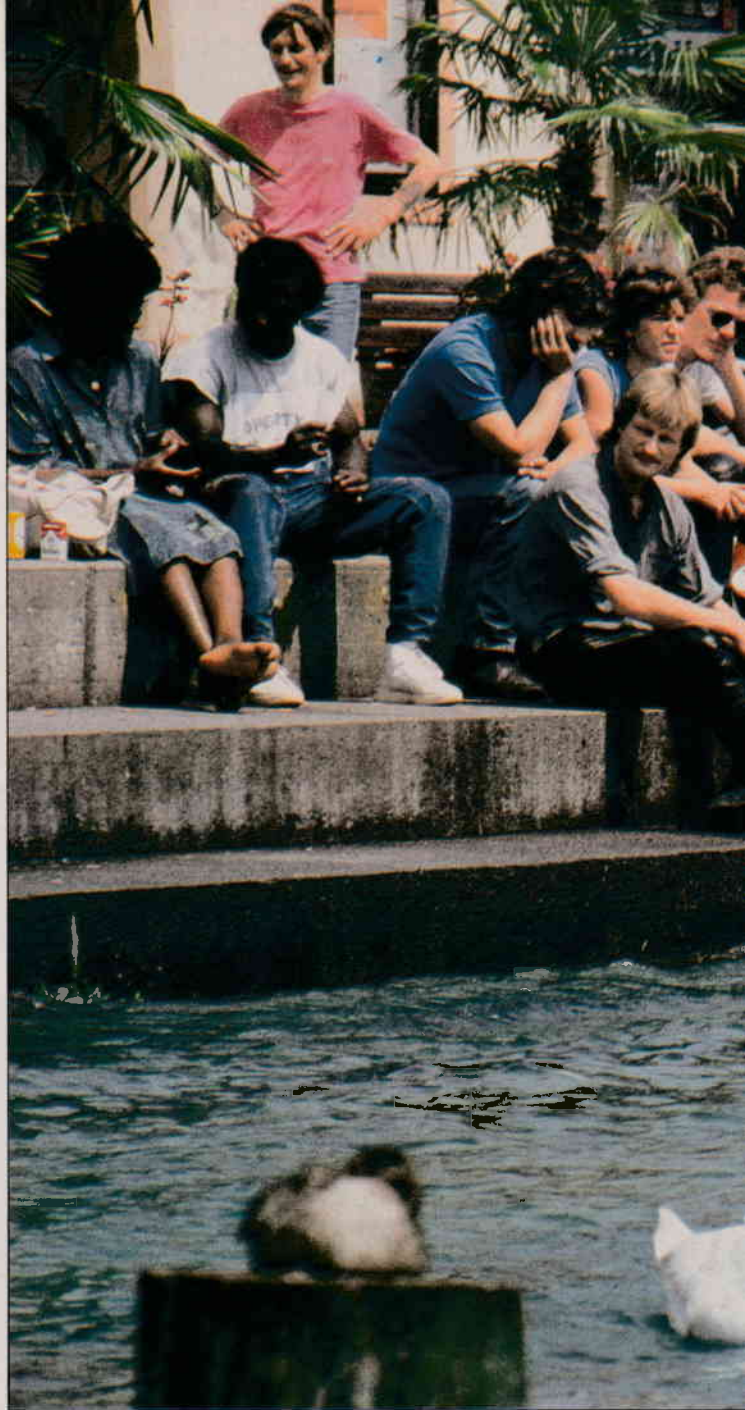
So aber stößeln sie weiter, die langen, antiquierten Stangen im Motor

● der BMW R 80, dessen Vorgänger bereits 1923 die

tionärsgregat verkümmert wäre, bevor er in der imposanten V 7 neue Tourermaßstäbe setzen durfte.

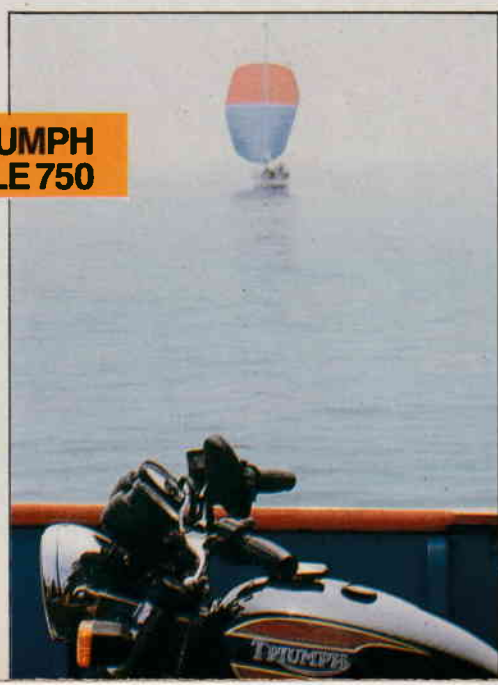
Vier Klassiker mit 50 PS: viermal Optik aus dem Bilderbuch, viermal dumpfe Töne aus jeweils zwei Zylindern, zu bestaunen, wo immer sich echte Motorradfahrer treffen. Und für die MOTORRAD-Redaktion viermal die Frage: Wie testet man sowas?

Die unumgängliche Vorladung ins Hockenheim Motodrom gehörte jedenfalls bei den metallenen Eminenzen nur zum



TRIUMPH BONNEVILLE 750

... für Puristen, denen die anderen egal, ein Sommerausflug im Belstaff, britisches Zollwerkzeug und der Charme alter Ladies aber alles sind





**MOTO GUZZI
MILLEGT**

... für Ästheten, die sich nicht nur ein feines Auge, sondern auch ein gutes Ohr für gediegene italienische Metallbaukunst erhalten haben

Pflichtprogramm. Schließlich dient sie allein der Ermittlung der Papierform. Und was sagt die schon über den Wert eines Klassikers aus?

Alle bereits bekannten Kandidaten bestätigten die in den Einzeltests veröffentlichten Werte, die neue Guzzi – durch engere Ansaugquerschnitte von 67 auf 50 PS gedrosselt – reihte sich irgendwo knapp hinter der überraschend agilen BMW und der bulligen Harley ein.

Und die Test-Triumph verlor nach den unbotmäßigen An-

strengungen etwas mehr Öl als zwei Jahre zuvor beim Einzeltest. Ihr sei verziehen, schließlich mußte sie seither etliche zusätzliche Testkilometer über sich ergehen lassen.

Die Stunde der Wahrheit schlug den Kandidaten erst einige Tage später. Am Bodensee, wo schon unsere Väter ihre Mäxer und R 25, ihre R 69 oder den Grünen Elefanten von Zündapp in den Urlaub trieben, sollten sie beweisen, ob sie für touristisches Motorradfahren taugen; ob sie im Alltag genauso viel Freude bereiten wie beim Anschauen. ►

50-PS-Klassiker im Vergleich

Schon die ersten Anreisekilometer der Testkarawane durch Stuttgart und über eine vier-spurige Landstraße nach Tübingen zeigten interessante Ergebnisse: Die Dauersoia der fünfköpfigen Crew klagte über nervtötende Vibrationen in Rasten und Sitzbank der Triumph. Im Bestreben, die uner-

freulichen Erfahrungen möglichst rasch abzuhaken, bestieg sie dann das verschämt-zierliche Sitzkissen auf dem Harley-Heck. Sie mußte erfahren, daß selbst düstere Erwartungen noch weit übertroffen werden können.

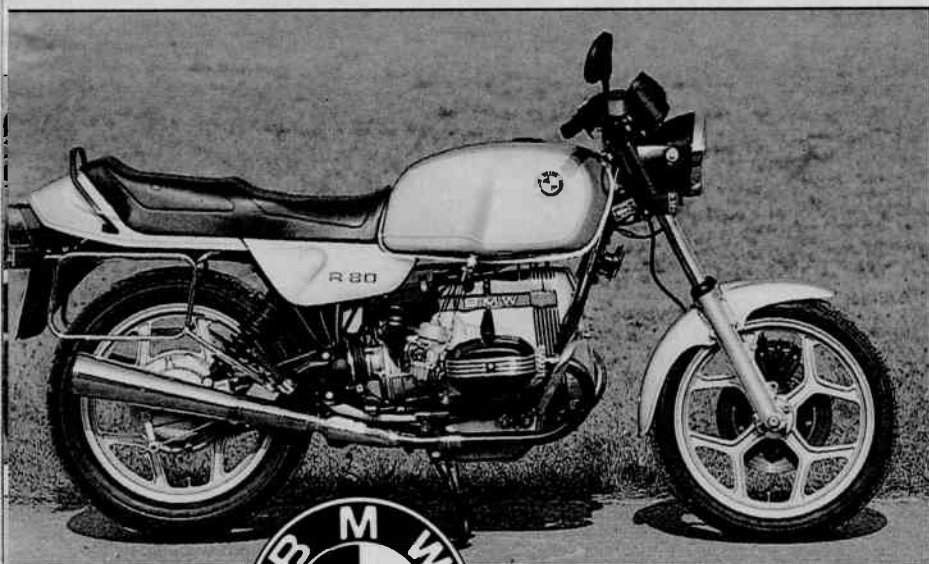
Fortan – soviel sei vorweggenommen – fand sich die Dame vorwiegend auf den bequemen Bänken der BMW oder der Moto Guzzi ein – und erging sich in

Lobeshymnen. Die beiden klassischen Tourer können noch heute Anschauungsunterricht dafür bieten, wie ein ordentlicher Beifahrersitzplatz zu gestalten ist. Sie bieten ausreichend Platz, um auch mal etwas Distanz zum Fahrer zu wahren, hinreichende Haltegriffe und angenehme Positionen für Füße und Beine. Und die Guzzi hat obendrein eine Bank, gepolstert wie ein Sofa.

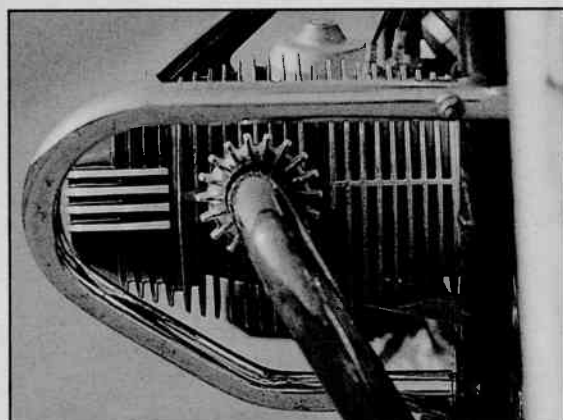
Für die zweite Überraschung sorgte wiederum die oft als bieder verschrieene Weiß-Blaue aus München: Ihre 50 PS sind derart gesund, daß die R 80 in ihrer Klasse sogar mit den ganz jungen Konstruktionen aus Fernost noch locker wett-eifern kann.

Jugendlich frisch dreht der Boxer hoch, und eh' sich Fahrer und Drehzahlmesser versehen, schnattern die Ventile, weil deren Federn nicht mehr mitkommen. Freilich weiß der versierte BMW-Fahrer diesen Bereich zu meiden, schaltet irgendwo zwischen 4000 und 4500 Touren hoch, erfreut sich am satten Durchzug seines Motors und lacht sich eins über die Drehzahlorgien moderner Triebwerke.

Markenzeichen:
Seit 1923 liegen
die Zylinder des
Boxermotors
voll im kühlen-
den Fahrtwind



Die 800er repräsentiert
bei BMW seit vielen
Jahren die gesunde
Tourermittelklasse



Technische Daten: Motor und Fahrwerk*

		BMW R 80	Harley-Davidson Sportster 1100	Moto Guzzi Mille GT	Triumph Bonneville 750
Motor		Luftgekühlter Zweizylinder- Viertakt-Boxer	Luftgekühlter Zwei- zylinder-Viertakt- 45-Grad-V-Motor	Luftgekühlter Zwei- zylinder-Viertakt- 90-Grad-V-Motor	Luftgekühlter Zweizylinder- Viertakt-Twin
Steuerung		ohv	ohv	ohv	ohv
Bohrung x Hub	mm	84,8 x 70,6	85,1 x 96,8	88 x 78	76 x 82
Hubraum	cm³	798	1101	949	744
Verdichtung		8,2	9,0	9,2	7,9
Leistung	kW(PS)/min	37(50)/6500	37(50)/5500	37(50)/6000	37(50)/6500
Max. Drehmoment	Nm(kpm)/min	58(5,9)/4000	79(8)/4000	69(7)/3000	67(6,8)/5500
Vergaser/Hersteller, Ø	mm	2 Bing, 32	2 Keihin, 34	2 Dellorto, 30	2 Amal, 30
Getriebe		Fünfgang	Viergang	Fünfgang	Fünfgang
Sekundärantrieb		Kardan	Rollenkette	Kardan	Rollenkette
Rahmenbauart		Doppelschleifen- Rohrrahmen	Doppelschleifen- Rohrrahmen	Doppelschleifen- Rohrrahmen	Doppelschleifen- Rohrrahmen
Federweg vorn/hinten	mm	185/121	175/82	125/75	195/70
Scheibenbremse vorn Ø	mm	285	292	2 x 300	2 x 260
Bremse hinten, Ø	mm	Trommel, 200	Scheibe, 292	Scheibe, 264	Scheibe, 260
Radstand	mm	1447	1524	1535	1422
Lenkkopfwinkel	Grad	62	60,3	62,5	62
Nachlauf	mm	120	114	92	109
Gewicht vollgetankt	kg	207	222	246	192
Zuladung	kg	233	198	194	171
Preis (inklusive Fracht)	Mark	11 150 (ohne Überführung)	15 760	11 670 (ohne TÜV- Eintragung für 50- PS-Umrüstung)	10 500

* Herstellerangaben

Noch mehr lacht eigentlich nur der Guzzi-Benutzer: Ganze 3000 Umdrehungen zeigt der schöne Veglia-Drehzahlmesser bei 100 km/h im fünften Gang an – zum Schiefklappen, weil mancher Leistungssportler mit dieser Drehzahl gerade zum Anfahren zu bewegen ist. Auch die Tatsache, daß die gedrosselte Mille mit ihrer langen Sekundärübersetzung etwas träge wirkt, ficht den Fan nicht an – Souveränität läßt sich nämlich nicht in Zehntelsekunden messen.

Genauso sehen das auch Harley-Fahrer, wenngleich sie eben im Interesse souveränen Fahrens den Gasgriff bei spätestens 130 km/h nicht weiter öffnen. Darüber bereitet die aufrechte Sitzposition mit den weit ausgebreiteten Armen

Probleme – und der schüttelnde Motor.

Mit der Triumph vereint die Harley – neben den wahrhaft markigen Erschütterungen – die Tendenz, oberhalb der Autobahn-Richtgeschwindigkeit leicht zu pendeln. Ein ungewollter Akt von Verkehrserziehung, allerdings bei einer Geschwindigkeit eingeleitet, die der Fahrer aus Eigennutz weder dem amerikanischen noch

dem britischen Oldie häufig abverlangen wird.

BMW und Guzzi erweisen sich wesentlich resistenter gegenüber Tempolimits; erstere zeigt erst über 150 km/h leichte, aber harmlose Pendelneigungen, letztere läuft bis zur Höchstgeschwindigkeit ordentlich geradeaus. Leider reagiert sie mit der serienmäßigen Pirelli-Phantom-Bereifung sehr sensibel auf Längsrillen.

Eine Untugend, die auch bei der schnellen Landstraßenfahrt bis Meersburg schon mal auftauchte, allerdings in sehr gemäßigter Form und oben drein als einzige Irritation eines ansonsten ungetrübten Tourenvergnügens. Es bedarf zwar einiger Zeit, sich an den 246-Kilogramm-Klotz zu gewöhnen. Wer die kurvenstabile Guzzi jedoch immer schön im vierten oder fünften Gang laufen läßt, fährt im Geist schon

mit 80 Pfund weniger durch die Gegend.

Die angelsächsischen Vertreter übertreffen die Italienerin zwar in der Handlichkeit, dafür sorgt die zu schwache Dämpfung ihrer Hinterräder schon mal für einen kleinen Eiertanz in welligen Kurven. Ihre knackharten Federelemente – bei der Harley vor allem die Stoßdämpfer, bei der Triumph immer noch die Paioli-Gabel – le- ▷

50-PS-Klassiker im Vergleich

gen aber sowieso ein beschauliches Tempo nahe. Und raten an, es auf keinen Fall mit einem forschen R 80-Fahrer aufzunehmen.

Die BMW ist nämlich ausgesprochen spritzig, und gegenüber der alten /7-Serie gewann sie spürbar an Handlichkeit. Vorbei auch die Zeiten, da angesichts scharfer Kurven vor dem Zurückschalten eine Gedankenminute an den Getriebekonstrukteur eingelegt werden mußte: Japanisch leicht – die

ser Vergleich sei erlaubt – flutschen die Gangstufen rein und verführen so zu fast unangemessener Räuberei.

Jedenfalls erreichte die R 80 als erste das schwäbische Meer. Ihr Motor hatte sich schon leicht abgekühlt, als dumpfe Töne das Erscheinen der Guzzi ankündigten – und eine vollkommene Verkehrung des Landstraßentests einleiteten.

Nicht die hurtige, aber eher bieder und schmucklos gezeichnete BMW, sondern die chromverzierte Guzzi magnetisierte die meist älteren Herrschaften,

die sich an Meersburgs Strandpromenade der Junisonne hingaben.

Zeitlos schwarzmetallisch lackiert schob sie sich lässig bis an die Uferböschung und ließ die hochglänzenden Zylinderkopfdeckel in der Sonne funkeln. So mancher Kaffee erkaltete, weil sein Besteller sich wohl auszumalen versuchte, was für eine Show ein jugendlicher Fahrer vor 25 Jahren mit solch blitzendem Imponierstück hätte abziehen können.

Und auch die spät eintreffenden Nachzügler, die Bonneville und die Sportster, vermochten

die motorradfahrerfreundliche Idylle nicht zu stören. Schließlich sind sowohl die Fans von Easy Rider als auch die Anhänger altenglischer Sportlichkeit mittlerweile ins Bodensee-Alter hineingewachsen und ließen Geweihlenker und massigen Motorblock der Harley im Geiste ebenso hochleben wie den zerklüfteten Motor und das klassisch nüchterne Design der Triumph.

Dennoch: Den überlegenen Moto Guzzi-Sieg an der Bodensee-Promenade konnte selbst das teure Showobjekt aus Milwaukee nicht mehr gefährden.

**Schmalspur:
Angesichts der
Dimensionen
heutiger 750er wirkt
die Triumph aus
jeder Perspektive
geradezu zierlich**



TRIUMPH

Die 750er Triumph blieb als einziges Modell einer einstmaligen stolzen Flotte übrig



Fahrleistungen und Testwerte

		BMW R 80	Harley-Davidson Sportster 1100	Moto Guzzi Mille GT	Triumph Bonneville 750
Beschleunigung					
0–100 km/h	s	5,4	5,8	7,0	6,4
Durchzugsvermögen im letzten Gang					
60–120 km/h	s	10,5	9,8	11,2	14,3
Höchstgeschwindigkeit					
solo sitzend	km/h	163	164	156	154
zwei Personen	km/h	157	151	149	146
Bremsweg(-verzögerung)					
100–0 km/h	m (m/s ²)	47,9	45,3	42,9	46,8
Verbrauch	Liter/100 km	Normal bleifrei, 6	Super bleifrei, 5,3	Super, 5,3	Super, 6

Vielleicht hatten die Betrachter auch zuviel Sinn fürs Praktische und erahnten den Grund für die Harley- und Triumph-Verspätung: Diese beiden Kandidaten mußten auf der 250-Kilometer-Anreiseetappe zwischentanken, ganze 162 beziehungsweise 175 Kilometer Reichweite erlauben die winzigen, aber stilen Tanks. Immerhin gestattet das Harley-Fäßchen fast uneinge- ▷

50-PS-Klassiker im Vergleich

schränkte Blicke auf den Motor. Von oben – wo gibt's das schon?

Die beiden Mitstreiterinnen machen derlei Freizügigkeiten nicht mit, dafür bieten sie echte Tourenreichweiten. Eine gemäßigt bewegte Mille GT kommt sogar mit gut fünf Litern auf 100 Kilometern aus: die imposanteste Sparbüchse der Motorradscene.

Freilich erbittet sie sich für derlei Mäßigung eine wohl-dosierende Gashand, lohnt die Zurückhaltung aber mit einem wunderschönen Konzert. Wer je im Vierten mit der 1000er Moto Guzzi durch Ortschaften geblubbert ist, weiß, wie man mit zwei Zylindern und zwei Auspufftüten die perfekte Hymne auf den Viertakter intonierte.

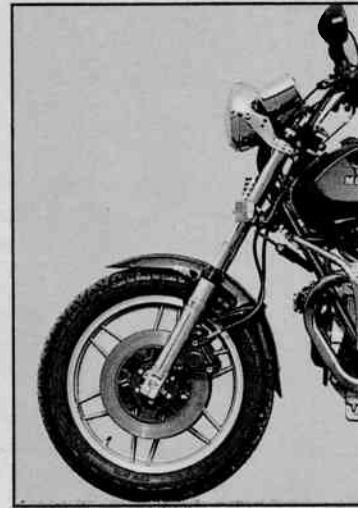
Leider lädt gerade am Bodensee so manche Ortschaft zum Verweilen ein, und dann war's vorbei mit der Herrlichkeit der Testmaschine. Die Mille, deren Seitenständer zugunsten von mehr Schräglage beim Importeur abmontiert wurde, verlangt erheblichen Muskeleinsatz, ehe sie auf ihrem ungünstig geformten Hauptständer steht. Zumal ein Griff à la BMW fehlt, an dem die rechte Hand kräftig mitzerren könnte.

Die Harley dagegen neigt sich lässig schräg auf ihren weit ausladenden Chromseitenständer und verzichtet, weil niemand eine Sportster aufbocken würde, auf den Hauptständer. Lediglich Triumph und BMW warten mit einer Komplettausstattung für den Stillstand auf.

Die BMW beweist hier exemplarisch, was Modellkonstanz sein kann: Einerseits läßt sie sich jetzt wirklich perfekt leicht aufbocken und dokumentiert den grundsätzlichen Willen zur Verbesserung. Andererseits setzt ihr Seitenständer in scharf gefahrenen Linkskurven

immer noch hart auf und belegt unerklärliche Sturheit im Detail.

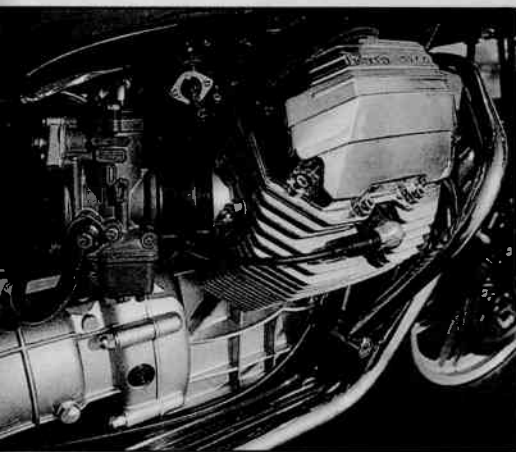
Kalkulatorischer Eigensinn muß im Spiel sein, wenn die Münchner auch ihren 1987er Boxer mit nur einer Scheibenbremse im Vorderrad verkaufen. Darum noch einmal: Eine R 80 mit zwei vorderen Scheiben läßt sich gut und durchaus angemessen verzögern, mit der Soloscheibe wird's bei schnellen Paßfahrten auch solo knapp.



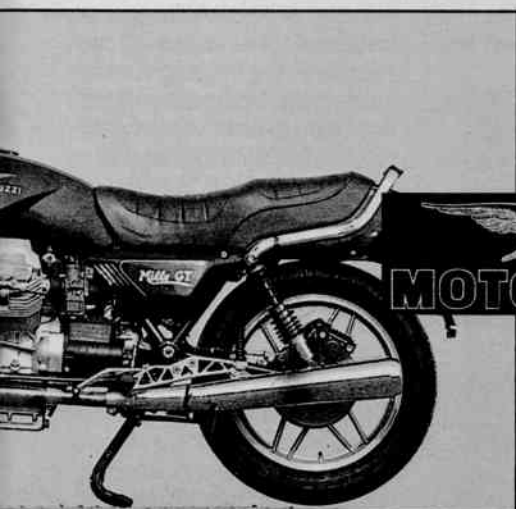
Die kleine Tour ins Schweizer Hinterland jedenfalls erbrachte, daß einzig die Moto Guzzi mit ihrem Integralbremssystem ausreichend gute und vor allem standfeste Bremsen besitzt. Die Dreischeibenanlage der Triumph fordert zu hohe Handkräfte, konnte aber ansonsten ganz gut mithalten. Bis sie sich einem endgültigen Urteil entzog, weil der Deckel des hinteren Bremsflüssigkeitsbehälters vor den Vibrationen floh.

Der Sportster von Harley brachte Bremserlebnisse der ganz neuen Art, denn nicht die schlecht dosierbare Vorderradbremse, sondern die mächtige Scheibe hinten scheint die Maschinenmasse am meisten zu beeindrucken. Oder liegt's nur am gewaltigen Pedal, das offensichtlich nicht bedient, sondern getreten werden möchte?

Aber zum Bremsen gibt's ja bei der Harley auch noch den 45-



Mit dem bekannten 1000er-Motor und klassischem Design feiert Moto Guzzi ein gelungenes Comeback in der Klasse der soliden, aber charakterstarken Tourer



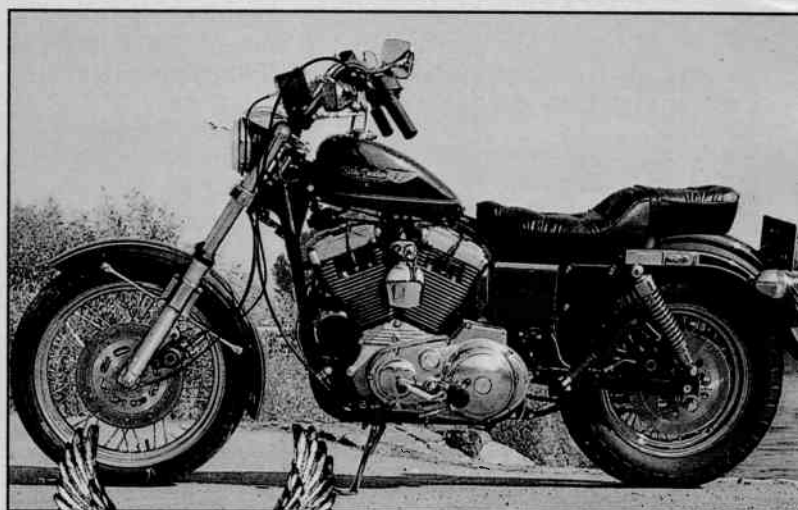
Wer je im Vierten mit der Guzzi durch kleine Ortschaften geblubbert ist, weiß, wie man die perfekte Hymne auf den Viertakter intoniert

Grad-V-Langhuber und eine Sitzposition, die mit zunehmender Kurvenzahl und abnehmenden Kurvenradien immer mehr zum Bummeln erzieht. Im Schweizer Bodensee-Hinterland erwies die Sportster ihrem Namen jedenfalls keine Ehre, sondern tuckerte im dritten oder vierten – und damit letzten – Gang über die sanft geschwungenen Hügel.

Und obwohl sich dann echter Genuß einstellt, drängte meistens der Harley-Fahrer nach

einer Pause: Das dünne Sitzpolster drückt sich nach wenigen Kilometern zusammen. Zustimmung fand er am ehesten beim Kollegen auf der Bonneville, der in ständigem Clinch mit dem Öleinfüllstutzen unter seinem Allerwertesten liegt.

Beide freuten sich jedenfalls über die Zwangspause auf der Fähre von Romanshorn nach Friedrichshafen und wunderten sich über die Fahrer der europäischen Festlandsvertreter,



Die 1100er Harley-Davidson demonstriert, worauf es bei einem Motorrad ankommt: auf den Motor und die Kunst, ihn zu präsentieren

die dank vorbildlicher Fahrer-arbeitsplätze wesentlich frischer ausschauten.

Trotzdem setzte nach der halbstündigen Überfahrt wieder lebhafter Tauschhandel ein, weil jeder Tester das ganz spezifische Geheimnis eines anderen Klassikers endgültig lüften wollte.

Aber die vier Zweizylinder blieben standhaft. Sie ließen sich bis Stuttgart munter weiterreichen und gaben am Ende, nach über 700 Kilometern Fahrt, nur soviel preis: daß sie ein Geheimnis hüten.

Fred Siemer

Klassiker-Wertung

	BMW R 80	Harley-Davidson Sportster 1100	Moto Guzzi Mille GT	Triumph Bonneville 750
Motor und Getriebe				
Leistungscharakteristik	++	+	++	+
Fahrleistungen	+	+	○	○
Verbrauch	○	+	+	○
Startverhalten/Kaltlauf	+	+	++	+
Vibrationen	+	--	+	--
Getriebe	+	+	+	○
Fahrwerk und Bremsen				
Kurvenstabilität	+	○	+	○
Handlichkeit	++	+	○	+
Abstimmung Federelemente	+	-	+	-
Bremse	○	-	+	○
Komfort, Ausstattung und Preis				
Komfort Fahrer	++	-	++	○
Komfort Beifahrer	+	--	++	+
Armaturen, Instrumente und Ausstattung	+	○	+	○
Sitzhöhe und Handhabung	+	○	○	○
Preis und Wertverlust	++	+	+	+

++ = sehr gut; + = gut; ○ = befriedigend; - = ausreichend; -- = mangelhaft

MOTORRAD

**DIE SCHNELLSTEN
VIERZYLINDER
TUNER 87
TREFF**

**AUF BMW R 80
Harley-Davidson Sportster
Moto Guzzi Mille GT
Triumph Bonneville
MODERNE KLASSIKER IM TEST**

Neues von BMW

Die größte Enduro
der Welt
Die billigste K 100 ▶
Die RT mit
1000 cm³

**Heißes
Pflaster
Fehler beim
Straßenbau**



IM BLICKPUNKT

BMW R 100 GS: Fahrbericht
Southern Comfort 6

TEST & TECHNIK

Tuner-Treff 1987: Teil 2
Die schnellen Vierzylinder 16

Michelin Bib-Mousse
Luft anhalten 37

Suzuki-Roller: Test
Der rosa Hi 38

50-PS-Klassiker im Vergleich
Die machen Gefühle 42

AKTUELL

Das Nachrichtenmagazin 52

MOTORRAD Revue; Neue Harley-Modelle; Grand Prix Misano; 125er-Cross-WM; Weltenbummler; BMW-Betriebsräte; Neuzulassungen

SPORT

MOTORRAD-Sportfragebogen
Aktivposten 96

Langbahn-WM-Halbfinale
Vollgas im Kreisverkehr 100

SERVICE

Tips rund ums Motorrad 106

MOTORRAD-Regal; Gewindereparatur; Helmnauprüfung; Ersatzteilliste; Neupreise

UNTERWEGS

Motorradartist Richard Almet
Zug-Spitze 114

Die Fehler der Straßenbauer
Beschränkte Haftung 118

Veranstaltungskalender 130

Mit dem Motorrad um die Welt:
Teil 6
Höhenrausch 134

REPORT

Grand Prix Brunn/CS
Deutsch-deutsche Beziehungen 138

RUBRIKEN

Leserbriefe, Thema 1 4

Impressum 61

Fundsache 94

Vorschau 146

MOTORRAD-MARKT

Suchen, verkaufen, tauschen 63



50-PS-Klassiker: Was macht die BMW R 80, die Guzzi Mille GT, die H.-D. Sportster 1100 und die Triumph Bonneville so attraktiv? Ein Geheimnis wird (fast) gelüftet. Seite 42



Langbahn-WM: Sechs Deutsche haben sich für den Endlauf am 20. September qualifiziert. Einer der großen Favoriten ist Gerd Riss. Bericht vom Halbfinale in Schaeßel Seite 100



Richard Almet: Auf dem Nürburgring holte sich der Hinterradweltmeister auch auf zwei Rädern einen Titel: mit einer Martin-Suzuki beim Superbike-Rennen. Porträt Seite 114



Tuner-Treff 1987: Acht veredelte, bärenstarke Vierzylinder im Vergleich. Seite 16