

*Ich bin  
der Märchenprinz*





*Schnörkellose Zierlichkeit: Das japanische Design verbindet klassische Elemente harmonisch mit moderner Linie. Ebenso zierlich sollte aber auch der Fahrer sein*



### Test Gilera Saturno 500 Bialbero

**„Spieglein, Spieglein an der Wand, wer ist die Schönste im ganzen Land?“ „Ihr, Frau HoKaYaSu, Ihr seid die Schönste hier. Aber über den sieben Bergen, bei den sieben Werken, da ist ein Sternchen, das ist tausendmal schöner als Ihr.“**

**D**ie Gilera Saturno 500 Bialbero meint das moderne Märchen. Sie wartet nur auf den Prinzen, der sie wachküßt. Heute bin ich ihr Prinz, und ich kann mir aussuchen, ob ich per sportlichem Kick oder legerem Knopfdruck das Mädchen zum Leben erwecke. Es geht jedenfalls mit Choke und Knopf sehr leicht, mit Choke und Kick etwas schwerer, weil der automatische Ventilausheber das OT-Gefühl behindert.

Aber einfach draufsitzen und losröhren, dazu ist die Saturno viel zu schade. Nein, anschauen muß man sie zuerst mal, so schön ist sie. Ich werde dem Importeur vorschlagen, in der Betriebsanleitung vorzuschreiben: „Vor Inbetriebnahme des Krads hat der Fahrer eine Weile vor demselben kniend zu verweilen und sich am Äußeren zu ergötzen.“ Nur so wird er die richtige Beziehung zu seiner Saturno bekommen.

Kann ein Motorrad rötter sein als die Saturno? Fast nicht mehr. Höchstens, Pirelli bringt einen MP7 Rotrunner auf den Markt und Brembo baut in Zukunft Kupferbremscheiben. Die japanischen Designer des Sternchens haben Formen geschaffen, die eine Buntlackierung nur zerstören würde. Keine Pseudo-Rallyestreifen müssen Sportlichkeit suggerieren, das besorgt schon die zierlich nach oben gezogene Monositzbank und der rechts darunter gebaute Raketen-Lafranconi. Aber auch die mit runden Formen gesegnete Halbschale und der traditionelle Rundscheinwerfer überzeugen mit klassischer Sportausstrahlung.

Ja, in ihrer schnörkellosen Zierlichkeit ist die Saturno sicher einzigartig auf dem Markt, die logische und schöne Folge einer Ducati 450 Desmo. Erstaunlich nur, warum Ducati keinen Einzylinder, bis jetzt jedenfalls, auf den Markt gebracht hat. So werden sich die Italo-Einzylinder-Freaks bei Gilera bedienen. ▷

Da gibt es sicher keine Berührungängste: Außer dem Design wurden nur italienische Zutaten verwendet. Der Motor ist gar eine Gilera-Eigenkonstruktion. Seine Besonderheiten: zwei zahnriemengetriebene Nockenwellen und Wasserkühlung. Für den Einsatz in der Saturno wurde der bereits von den Dakota-Modellen bekannte 500er deutlich überarbeitet. Die Ausgleichswelle entfiel, anstelle einer Zweivergasanlage übernimmt ein 40er Dellorto (so ein Kultobjekt wie an der Magni-Guzzi in PS 1/1989) die Gemischaufbereitung mit entsprechend geänderter Kanalführung im Zylinderkopf.

Aber lassen wir den Halbliter losbollern, wie gesagt mit Knopf und Choke. Es ertönt, nein erklingt, ein aufregend satter Schlag. Der Lafranconi-Topf erfüllt akustisch das optische Versprechen, oder auf deutsch, er ist so laut, wie er aussieht. Die mechanischen Geräusche halten sich, bedingt durch ein sehr massives Kurbelgehäuse und die Wasserkühlung, in angenehmen Grenzen. Hinzu kommt, daß das Pleuel gleitgelagert ist – eine rare Bauart für einen Einzylinder. Um Platz zu nehmen, bedarf es ein wenig Faltarbeit, tiefe Stummel und hohe Rasten lassen von vornherein keinen Zweifel an der sportlichen Auslegung der Saturno aufkommen.

Wichtig ist, so schnell wie möglich dem Stadtverkehr zu entfliehen. Hier wird's einfach ungemütlich, hinzu kommt noch die Unart des Einzylinders, erst ab 3000/min richtig rund zu laufen. Darunter führt starkes Kettenpeitschen zu einem sogenannten Bonanza-Effekt, es macht hoppe, hoppe Reiter, was so manchem vierrädrigen Verkehrsmitglied mitleidige Blicke entlockt. Auch erhöht eine rupfende Kupplung nicht gerade die Souveränität beim zügigen Ampelstart. Da gibt es nur eins: Land gewinnen und Kurven suchen.

Und ab und zu sollte auch ein Tunnel auf dem Speiseplan stehen. Es ist schon ein



*Breite Walze und hochgelegter Lafranconi prägen die Heckansicht der Saturno. Die CEV-Instrumente gefallen mit aufregend buntem Nacht-Design und dominierendem Drehzahlmesser*



Erlebnis, mit der Saturno durch Tunnels zu fahren. PS gibt dazu Tips.

Erstens: Anfahren des Tunnels im fünften Gang mit ordentlich Drehzahl. Am Portal ruckartig den Gasschieber schließen und dann lauschen. Ja, so schön können Fehlzündungen sein. Zuerst künden ein paar leise Pätscherchen von der drohenden Abmagerung, bis mit weiterem Fortschreiten laute bis heftige Knaller die Zündunfähigkeit des Gemischs beweisen. Gourmets erreichen durch mehrfaches Herunterschalten eine deutliche Verlängerung des Effekts. Die Patscher haben wir übrigens dem deutschen TÜV zu verdanken, denn die Saturno mußte zum Erreichen der Abgasnormen

magerer abgestimmt werden, als das in Italien der Fall ist. Bei den dieses Jahr zu erwartenden 150 Saturno und deren Verbrauch bedeutet die so verhinderte Mehrabgasmenge eine wahrhafte Umwelttat.

Zweite Möglichkeit: Sie genießen das Concerto Grosso beim vollen Beschleunigen der Saturno. Das bedeutet, vor dem Tunnel Herabsetzen der Geschwindigkeit, bei PS-Versuchen haben sich 40 km/h im zweiten Gang als hervorragender Kompromiß zwischen hupenden Autofahrern und anschließendem Klanggenuß erwiesen. Dann mit Vollgas beschleunigen und dem stetig anwachsenden Schalldruck, bestehend aus sattem Ansaugen und zügigem Auspuffen, konzentriert lauschen. Schalt-

drehzahl 7500/min, gerade, wenn der Leistungszenit überschritten ist.

Außer der akustischen Genußmöglichkeit sollte aber auch die kurvendynamische nicht außer acht gelassen werden. So leichtfüßig, so gelassen, wie mit der Saturno Kurven angegangen werden können, stellt sich die Frage, ob 100 PS und 220 Kilogramm Gewicht wirklich nötig sind, um den vielzitierten Fahrspaß zu spüren.

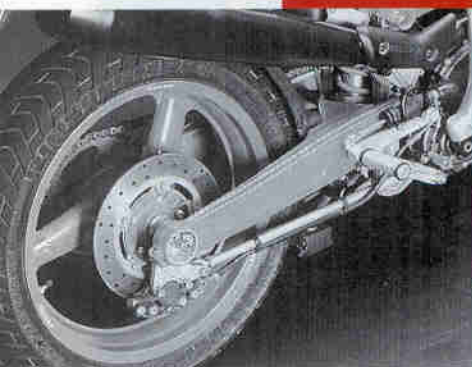
Dazu eine kleine Geschichte aus dem PS-Testalltag: Der Klaus, ein überzeugter GSX-R-Fahrer, muß mich auf unserer Dauertest-Suzuki begleiten. Die hat gut 40 000 Kilometer auf dem Buckel, rennt aber noch ganz gut. Normalerweise müßte so eine

***Halbschale, Tank, Rahmen und Höckersitzbank sind konsequent in eine Linienführung eingebunden. Eine Buntlackierung würde sie nur zerstören. Batterie und Starter sind für den Sparteinsatz leicht abzubauen, vorn verzögert eine Brembo Serie d'Oro***



100-PS-750er locker einen 38-PS-Einzyylinder in Schach halten können. Aber, es ist kaum zu glauben, sobald die Kurvenkombinationen verzwickter, die Fehlermöglichkeiten größer werden, wird die GSX-R immer kleiner in meinem Rückspiegel. Sie kann das Tempo einfach nicht halten, und das lag bestimmt nicht am Klaus, weil der ist kein Feigling vor dem Gasgriff.

Was das Landstraßenleben mit der Saturno so leicht macht, ist das Zusammenspiel von fein ansprechenden Federelementen, sauber dosier-



Der 40er Dellorto ist mit Beschleunigerpumpe ausgestattet, darunter die Stahlblechschwinge mit Exzenter zum Kettenspannen und aufwendiger Bremsmomentabstimmung

## Datenspiegel: Gilera Saturno 500 Bialbero

### MOTOR

Bauart/Zylinderanordnung: Viertakt/stehend  
 Zylinderzahl: 1  
 Leistung: 28 kW (38 PS) bei 7250/min  
 Leistung am Hinterrad: 23,5 kW (32 PS) bei 150 km/h  
 Höchstes Drehmoment: 40 Nm bei 6000/min  
 Bohrung/Hub: 92/74 mm  
 Hubraum: 492 cm<sup>3</sup>  
 Verdichtung: 9,5  
 Mittlere Kolbengeschwindigkeit: 17,26 m/s  
 Ventile pro Zylinder: vier  
 Ventiltrieb: Schleppebel  
 Ventildurchmesser: E 31/A 28 mm  
 Ventilspiel E: bis 0,05 mm  
 A: bis 0,10 mm  
 Nockenwellen: zwei, obenliegend  
 Antrieb: Zahnriemen  
 Pleuellager: wälzgelagert  
 Pleuellager: Pleuellager  
 Kühlung: Flüssigkeit  
 Schmierung: Naßsumpl  
 Drückumlauf: elektrisch, Kick  
 Starter: elektrisch, Kick

**VERGASER**  
 Hersteller/Zahl: Dellorto/1  
 Bauart: PHM 40 VS  
 Durchlaß: 40 mm  
 Hauptdüse: 108  
 Leerlaufdüse: 50  
 Schwimmerstand: 23-25 mm  
 Luftfilter: Trockenelement

**ELEKTRISCHE ANLAGE**  
 Batterie: 12 V 14 Ah  
 Lichtmaschine: 180 Watt  
 Scheinwerfer: 154 mm  
 Glühlampe: 40/45 Watt  
 Zündung: CDI  
 Zündverstellung: elektronisch  
 Zündzeitpunkt: statisch: 7 Grad vor OT  
 dynamisch: 30 Grad vor OT

Zündkerze: Champion A5YC  
 Elektrodenabstand: 0,6 bis 0,7 mm

### KRAFTÜBERTRAGUNG

Kupplung: Mehrscheiben-Naßkupplung  
 Betätigung: mechanisch  
 Primärtrieb: geradzahnt  
 Schaltung: Klauen  
 Sekundärtrieb: O-Ring-Kette  
 Primärübersetzung: 2,33  
 Sekundärübersetzung: 2,86  
 Gangstufen: 2,38/1,55/1,14/0,91/0,76

### FAHRWERK

Rahmen: unten offener Gitterrohrrahmen  
 Material: Stahlrohr  
 Radführung vorn: Marzocchi M1R-Telegabel  
 Federn: Schraubenfeder  
 Dämpfung: hydraulisch  
 Federweg: 120 mm  
 Gabelstandrohrdurchmesser: 40 mm  
 Lenkungslager: Kugellager  
 Nachlauf: 90 mm  
 Lenkwinkel: 65 Grad  
 Radführung hinten: Stahlblechschwinge  
 Lagerung: Rollenlager  
 Feder: Schraubenfeder, progressives Hebelssystem  
 Dämpfer: hydraulisch  
 Federweg hinten: 130 mm

### RÄDER UND BREMSEN

Räder: Marvic-Dreispeichen-Gußräder  
 Feigengröße vorn/hinten: 3,00-17/4,00-17  
 Bremse vorn: schwimmend gelagerte Einscheibenbremse mit Vierkolbensattel  
 Bremse hinten: Einscheibenbremse  
 Betätigung: hydraulisch

Bremsendurchmesser vorn/hinten: 300/240 mm

### REIFEN

Größe vorn: 110/70-17  
 Größe hinten: 140/70-17  
 Reifendruck vorn: 2,1 bar

Motoröl bei Ölwechsel: 2 Liter  
 Motoröl mit Filterwechsel: 2,2 Liter  
 Motorölsorte: SAE 15 W 40  
 Gabelöl pro Holm: 0,310 Liter  
 HLP-Hydrauliköl 46  
 Bremsflüssigkeit: DOT 4

**Bordwerkzeug komplett und sauber verpackt, Beweis für die liebevolle Sorgfalt von Gilera**



Reifendruck hinten: 2,3 bar  
 Keine Markenbindung

### ABMESSUNGEN

Länge/Breite/Höhe: 2020/700/1170 mm  
 Bodentfreiheit: 180 mm  
 Lenkerbreite: 560 mm  
 Lenkerhöhe: 840 mm  
 Sitzhöhe: 780 mm  
 Sitzbreite/-länge: 250/300 mm  
 Fußrastenlänge: 320 mm

### GEWICHTE

Fahrerfertig vollgetankt: 168 kg  
 Zul. Gesamtgewicht: 255 kg  
 Zuladung: 87 kg

### FÜLLMENGEN

Tankinhalt: 20 Liter  
 2 Liter Reserve

### MESSWERTE

Höchstgeschwindigkeit: 163 km/h  
 Beschleunigung:  
 0 auf 50 km/h: 2,2 s  
 0 auf 100 km/h: 6,4 s  
 0 auf 150 km/h: 18,7 s  
 0 auf 400 Meter: 14,9 s

Testverbrauch  
 Minimal: 4,4 l/100 km  
 Maximal: 5,1 l/100 km  
 Durchschnitt: 4,8 l/100 km  
 Kraftstoff: Super verbleit

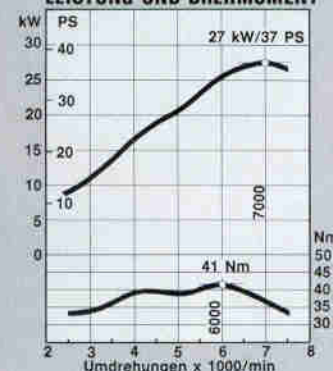
Tankreichweite: 410 km

PREIS 11.500 Mark

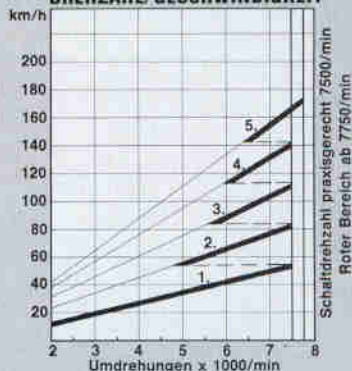
### IMPORTEUR

Vespa GmbH, Braunstraße 1, 8900 Augsburg

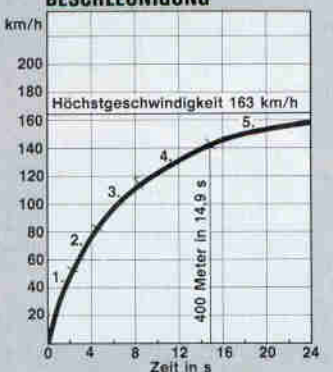
### LEISTUNG UND DREHMOMENT



### DREHZAHL/GESCHWINDIGKEIT



### BESCHLEUNIGUNG



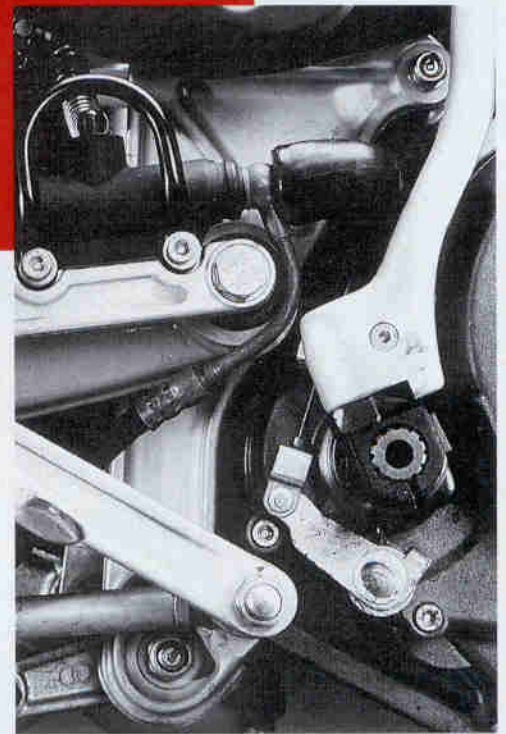
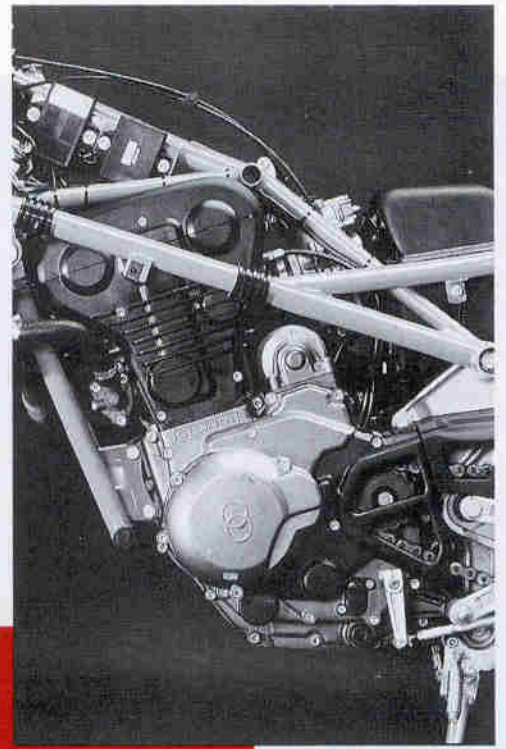
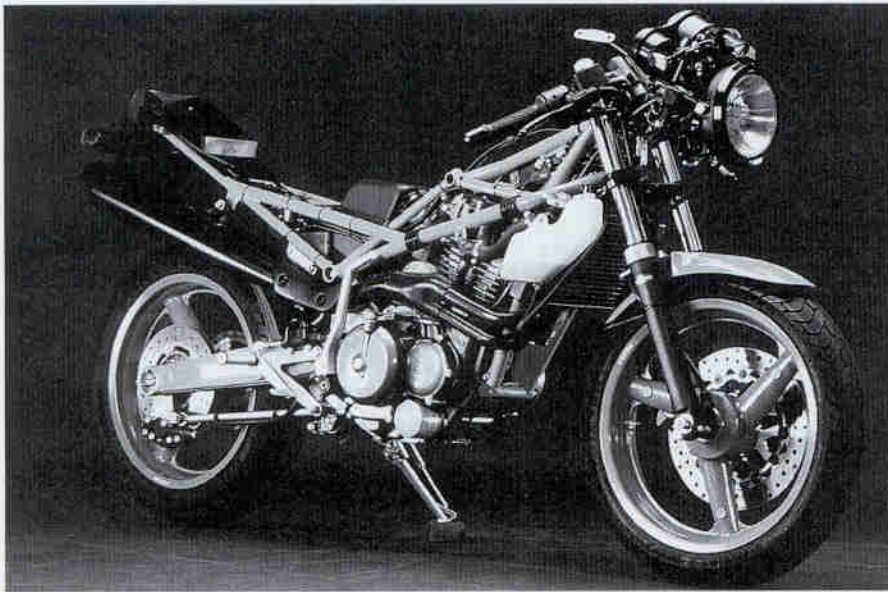
### LEISTUNG AM HINTERRAD



Mit 37 PS verfehlt der Saturno-Motor die Werksangabe nur um ein PS. Sehr schön die kontinuierliche Leistungsabgabe von 3000/min bis über 7000/min. Am Hinterrad blieben noch 32 PS übrig, die bei 150 km/h im fünften Gang anliegen. Bei der erstaunlichen Höchstgeschwindigkeit von 163 km/h dreht der Motor 7200/min, der fünfte Gang ist somit ideal übersetzt. Die Beschleunigung ist für die Motorleistung hervorragend

baren, fadingfreien Bremsen, nur 168 Kilogramm Gewicht und dem mit enormen Drehzahlreserven ausgestatteten Motor. Erstaunlich komfortabel wurde das hintere Gasdruckfederbein abgestimmt. Es hält auch tiefste Schlaglöcher vom Rückgrat des Fahrers ab, könnte aber für harten Einsatz eine Verstellmöglichkeit für Federbasis und Dämpfung vertragen. Die Marzocchi-MIR-Gabel vorn ist mit straffer Druckstufe und softer Zugstufe ausgestattet, auch hier läßt sich nichts einstellen,

glaubt man doch, an die Grenzen des Fahrwerks zu kommen, denn die Lenkung wird spürbar leichter. Ob das nun an den Reifen oder am Auftrieb durch die Verkleidung lag, konnten wir nicht beweisen. Es ist ja auch nur ein kleiner Effekt, Pendeln oder Lenkerschlagen ist dem Fahrwerk jedenfalls fremd. So läßt sich ziemlich sorgenfrei dem Motor einheizen, seinem ordentlichen Durchzug ab 3000/min huldigen und seinem wilden Aufbäumen von 6000/min an die Zügel schießen lassen.



der gewählte Kompromiß befriedigt aber in jeder Fahr-situation.

Gebremst wird mit Brembo Serie d'Oro, da gibt es zur Zeit nichts Besseres, und die eine 320er Scheibe vorn reicht völlig aus, um Kopfstände zu machen, und das noch nach zwanzig Vollbremsungen. Weniger überzeugt das Getriebe. Die Schaltwege gestalten sich ein wenig lang, sind auch nicht immer richtig ausgeschildert, so daß ich manchmal im kraftschlußlosen Raum lande. Mit anderer Übersetzung des Schaltgestänges (einfach den Getriebeeingangshebel kürzen) müßte das in Griff zu bekommen sein.

Spielt man die Drehzahlreserven des 500ers voll aus,

Wir werden die Saturno nicht mehr hergeben, ich werde mich an den Gitterrohrrahmen anketten und in Hungerstreik treten, sollte der Gilera-Importeur, die Vespa GmbH, mir mein Sternchen wieder wegnehmen wollen.

Wollen Sie der küssende Prinz werden, müssen Sie sich beeilen, nur 150 Stück werden dieses Jahr über die sieben Berge kommen, denn ganze drei Zwerge stellen die Saturno immer noch in Handarbeit her. Und 11 500 Mark brauchen Sie auch, die müssen Sie zu Ihrem Gilera-Händler tragen. Er wird ein ausgesuchter Vespa-Händler sein. Und hoffentlich erzählt er Ihnen kein Märchen, wenn er sagt, er bekomme eines der raren Stücke. *Michael Pfeiffer*

*Der sauber geschweißte Gitterrohrrahmen umschließt eng den Motor, der Zahnriemenantrieb der Nockenwellen verbirgt sich hinter Kunststoffdeckeln. Schwingenlagerung in Aluminium-Schmiedepfatten, am Kickstarter Betätigung für den automatischen Ventilausheber, Bremszylinder mit eigenem Schutzbügel*