

Markentest Benelli -
rote Schmankerln aus Italien

Haute Couture gibt's nie im Kaufhaus

Selten bessere Fahrwerke,
selten bessere Bremsen,
die Schönheit ist schon
in die Wiege gelegt -
aber typisch italienische
Schlamperei



Die 125er und 250er Zweitakt-Zweizylinder sind Baukasten-Modelle.



Ein winziges, ungewöhnliches Motorrad ist die Benelli 250 Quattro - das kleinste serienmäßig gebaute Vierzylindermotorrad der Welt.

Kleinste derzeit überhaupt auf dem Markt befindliche 350er Vierzylinder ist die Benelli 350 RS mit 27 PS.



Optisch und technisch herausgeputzt ist die 354 Sport, eine interessante Variante der 350 RS.

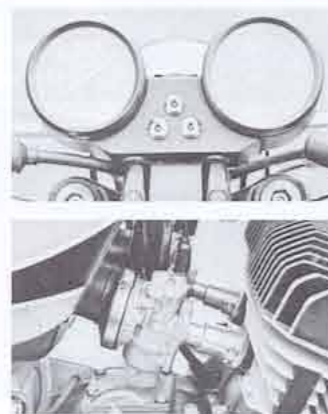
Gut eingeführt ist die 500 LS Vierzylinder. Sie gilt als ausgereifteste große Viertakt-Benelli.



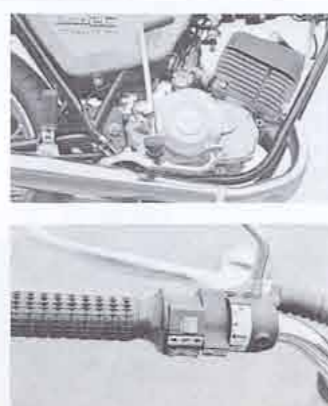
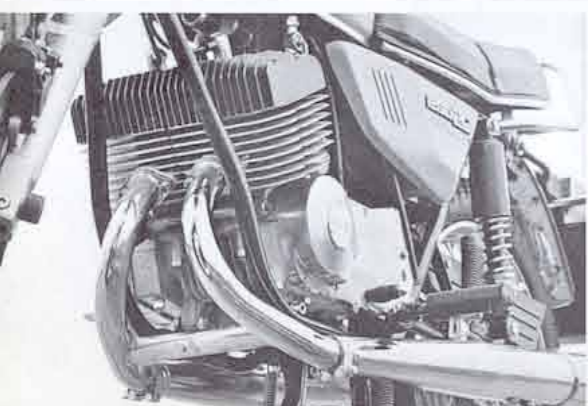
Klares Flaggschiff ist die Benelli 900 Sei mit ihrer glattflächigen Linienführung und dem Sechszylinder.



Kleinstes Benelli-Motorrad ist die 125er Zweizylinder. Sie wurde auf versicherungsgünstige 10 PS gedrosselt. Zwei kleinere Vergaser sorgen für die Leistungsreduzierung. Gegenüber der ersten 125/250-Serie, die Graugußzylinder hatte, haben die neuen Modelle Leichtmetallzylinder mit hartverchromter Kolbenlaufbahn. Die Instrumente und die Kontrollleuchten können den Vergleich zu japanischen Zutaten nicht stand halten. Dafür überzeugt das Fahrwerk der netten Kleinen. Preis 3022 Mark.



Praktisch eine Vergrößerung der 125er ist das 250-2C-Schwestermodell. Auf dem 125er Kurbelgehäuse ist der Viertelliter-Twin aufgebaut. Auch dieser Motor ist gedrosselt, hier von 25 auf 17 PS. Interessant die Verbindung der Auspuffkrümmer, die für ruhigeren Motorlauf sorgt. Auch dieses Fahrwerk ist viel „schneller“ als der Motor. Mit 141 Kilogramm Gewicht gehört die 250-2C zu den leichtesten Maschinen dieser Klasse. Preis 3380 Mark.



VON WINFRIED SCHEIBE
UND
FRANZ JOSEF SCHERMER

Wer's bürgerlich haben will, geht in eine ganz normale deutsche Wirtschaft. Krone heißt sie, Sonne oder Hirsch, Schnitzel, Pommes und Salat zu zwölfachtzig steht auf der Speisekarte ganz oben. Gegessen ist spätestens nach einer halben Stunde, es hat geschmeckt.

Wer's italienisch haben will, gut italienisch haben will, geht in eine Pizzeria, die eine Pizzabäckerei nicht mehr und ein Nobelrestaurant noch nicht ist. Wenn's mehr sein soll als eine Pizza, muß man sich schon zwei Stunden Zeit nehmen, ehe das Menü mit Espresso und Grappa abgerundet ist.

Was der Ausflug in die Küche soll? Ganz einfach. Wer Appetit hat auf Motorräder, wird ähnliche Unterschiede erleben. Denn Leute, die beim Motorradhändler um die Ecke ein Motorrad kaufen wollen, werden zwangsläufig mit einer der vier großen japanischen Marken konfrontiert oder mit Überbleibseln deutscher Motorradherrlichkeit.

Sie werden dann auch ein Schnitzel mit Pommes und Salat erhalten, das fährt und fährt und fährt. Ohne Reiz, freilich auch ohne große Reparaturen.

Wer dagegen einen Italiener will, muß sich ernsthaft bemühen. Muß sich in Werkstätten begeben, wo nicht ein geschneidelter Verkäufer, sondern der Werkstattmeister oder sein Stütz fachkundige Gesprächspartner sind. Wo auf dem Boden, auf der Werkbank und in überfüllten Regalen alle möglichen Teile, vom Rennkolben von Tarquinio Provini's Morini bis zur Königswelle von Spaggiari's Ducati verstauben. Er muß noch dazu mehr Geld anlegen und wird im Laufe seiner deutsch-italienischen Partnerschaft lernen müssen, auf einige Annehmlichkeiten japanischer Motorräder zu verzichten. So funktioniert bei den Italienern ab und zu die Blinkanlage nicht, der Tachometer oder der Drehzahlmesser zeigen je nach Wetterlage mal zu viel, mal zu wenig an, und wer >

Original GRAND PRIX Racing-Blouson,
sportlich aktuell zum Aktionspreis von DM 24,90*
jetzt bei Ihrem Reifen-Fachmann.
www.goodyear.de

Der neue GRAND PRIX S Zwei Spitzenreifen in einem



**Spitze im
Langlauf**

Bisher konnten Reifen hohe Kilometerleistung nur auf Kosten der Bodenhaftung bieten. Jetzt hat Goodyear den technischen Durchbruch geschafft und eine neue Gummimischung entwickelt, die nicht nur Spitze im Langlauf bietet, sondern auch Spitze im Naßgriff.

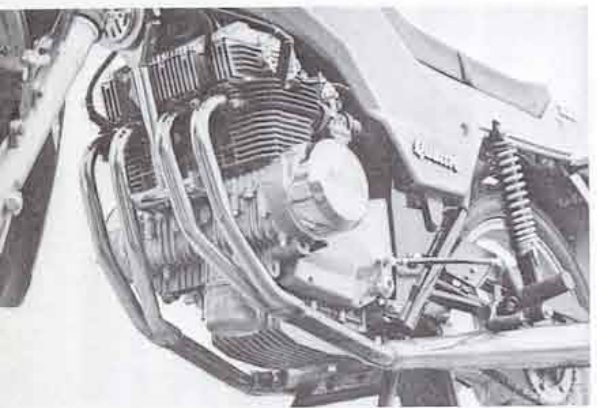
**Spitze im
Naßgriff**

Das bringt zum ersten Mal die optimale Kombination der zwei wichtigsten Reifeneigenschaften. Langlauf und Naßgriff. Das bietet nur der GRAND PRIX S Stahlgürtelreifen. Ein neuer Meilenstein in der Reifenentwicklung – von Goodyear. Dem Hersteller mit der größten Rennreifen-Erfahrung.

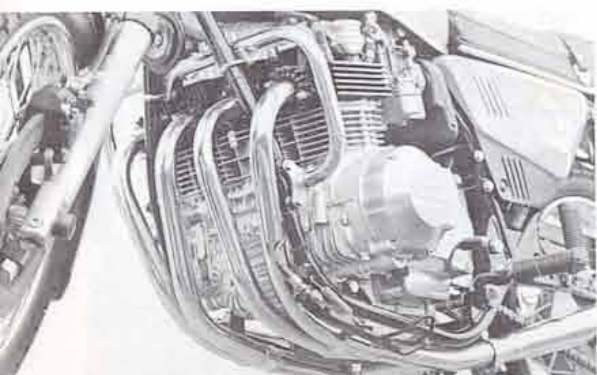
GOODYEAR
Die Marke der Weltmeister



In natura ist die 250er Vierzylinder Benelli noch viel, viel kleiner, feiner und zierlicher als auf diesen Fotos. Es scheint, als habe hier der Chefkonstrukteur etwas für seine Kinder gebastelt und der Designer kräftig mit dem Lineal hingelangt: Von den ehemals runden italienischen Motorradformen blieb bei der Quattro nichts übrig. Sogar die Instrumente wurden irgendwohin gesetzt, daß man sie kaum noch sieht: in die Tankoberfläche. Gespeist wird das drehzahlträchtige Motörchen über vier Dellorto-Vergasen. Preis auf Anfrage.



Da sieht die 350 RS schon viel kräftiger aus, wie ein richtiges Motorrad. Der Motor ist auch gedrosselt, hier von 38 auf 27 PS durch engere Vergaser-Ansaugstutzen. Der Benelli-Motor lebt in der Hauptsache von Drehzahlen. Der Schutzbügel vor dem Zylinderblock ist eine Forderung vom TÜV. Klein und kaum zu sehen sind die Kontroll-, „Schlitze“, seltsam geformt die Schalter am Lenker. Preis 5947 Mark.



blinken möchte, der trifft alle anderen winzigen kleinen Knöpfe am überladenen Schalter, nur den Blinkschalter nicht.

Manchmal schnappt ihm der Tankverschluß auf, wenn es in voller Fahrt über eine Bodenwelle geht, dann fällt vielleicht noch der Kettenkasten ab oder die Elektrik quittiert bei Nässe ihren Dienst. Denn alles, was bei einem italienischen Motorrad nicht direkt mit Motor oder Fahrwerk zu tun hat, scheint von den Azzuris nur widerwillig drumherum gebaut. Ein italienisches Motorrad wird zuerst auf volle Funktion von Motor und Fahrwerk konstruiert. Dann erst werden Bordelektrik, Schalter, Hebelchen und die anderen „unnötigen“ Dinge drangebaut.

Dafür erhält der Kunde ein Motorrad, das seine Verarbeitungsmängel durch Fahrwerksqualitäten mehr als wettmacht. Wo scheinbar perfekte japanische Motorräder versagen, auf welligen Nebenstraßen zum Beispiel, wo das Motorradfahren erst richtig anfängt, beginnt der Reiz der Italiener. Sie blühen im Verborgenen, ihr wahrer Charakter sitzt tiefer als beim Blinkschalter oder dem Zündschloß.

Darüber allerdings muß sich jeder Italo-Interessent im klaren sein: Er kann ein italienisches Motorrad nicht nach der VW-Käfer-Devisen kaufen, um damit seinen täglichen Schulweg zurückzulegen. Ein Italiener will behandelt sein wie eine Modell-eisenbahn: die wird auch nie fertig, aber das Basteln daran macht sie so interessant.

Auch wenn die europäische Motorradindustrie ihre Chance längst verschlafen hat, die Japaner den Markt überschwemmt haben, Deutsche wie Italiener und Engländer zu Stadisten degradiert wurden und nur noch die Hinterhofwerkstätten überleben: was soll's?

Vielleicht ist es gut, daß alles so gekommen ist. Denn damit wurde wenigstens die Individualität gewahrt, blieben vor allem Italiener auf gewisse Stückzahlen fixiert. Denn bei Akkordarbeit ist's wie beim Warten aufs Essen: da macht die italienische Mentalität nicht mehr mit.

Das ist Benelli

1911 gründeten fünf Brüder eine Motorradfabrik mit ihrem Namen: Benelli. Sie waren in Pesaro angesiedelt, wo die Firma noch heute ihren Sitz in der Via Mameli hat.

Berühmt und bekannt wurde Benelli durch sehr schnelle Rennmaschinen, die ausnahmslos Viertakter waren. Benelli hielt sich nach der Flaute in den sechziger Jahren mit 50ern und Einzylinder-Viertaktern über Wasser. Eine 650er Zweizylinder sollte Mitte der 60er Jahre an die Tradition der englischen Twins anknüpfen. Die „Tornado“ wurde bis vor zwei Jahren gebaut und auch in Deutschland angeboten, konnte aber durch ihren hohen Preis von über 6000 Mark kein Erfolg werden.

1970 kaufte der italo-amerikanische Industrielle Alessandro de Tomaso, der mit einer Ford-Tochter verheiratet ist und sportliche Autos mit seinem Namen baut, die Familienfirma Benelli. 1972 kaufte er Moto Guzzi dazu und produziert seither munter Motorräder. Viele Teile bei Benelli sind mit Moto Guzzi baugleich, etwa Schalter, Instrumente, Bremsen und Gabeln. Die 125er und 250er Zweitakter und die 500er wurden unter beiden Markennamen angeboten.

De Tomaso ist ein umstrittener Konzern-Herrscher. Er knebelt seine Leute und treibt sie zu technischen Höchstleistungen, die im Honda-Nachbau der 500er gipfelten. Auch die 900 Sei ist praktisch ein 500er Vierzylinder mit zwei angehängten Zweizylindern.

Man mag vom Topmanager halten was man will: Aber auf alle Fälle hat er zwei traditionelle Namen, Benelli und Moto Guzzi gerettet und frischen Wind in die italienische, ja in die gesamte europäische Motorradindustrie gebracht. Alle Benellis sind hauptsächlich im Heimatland Italien beliebt. Durchschlagende Exportfolge blieben ihnen versagt.

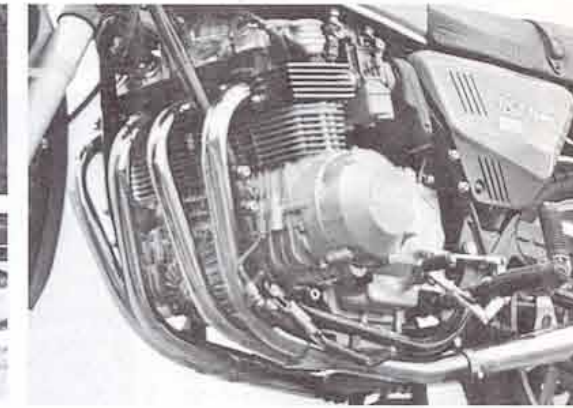
Eine Kopie des 500er Honda Vierzylindermotors ist die Benelli 500 RS. Sie ist auch das Modell von Benelli, das am längsten in Deutschland angeboten wird: seit 1974.

Sitzbank, Gepäckträger und Lenker sind Nachrüstteile. Sie ist die einzige Vierzylinder, die noch vier einzelne Auspuffrohre hat.

Auch von der 500 LS soll es bald eine 504 Sport nach dem Schema der 354 Sport geben, die dann eine von 44 auf 49 PS gesteigerte Motorleistung hat. Preis der 500 LS beträgt 6048 Mark.

Sportliche Ausgabe der 350 RS ist die 354 Sport. Goldfarbene Gußräder mit sechs Doppelspeichen, eine kleine Frontscheibe und eine gefälligere Farbgebung machen dieses Motorrad attraktiver als die normale RS. Vorn ist eine

Doppelscheibe, hinten eine Scheibenbremse am Gußrad. Sie sind durch das Integral-Bremssystem verbunden (siehe Kasten auf der nächsten Seite). Preis bei Kracht 6350 Mark.



**Benelli 125 SE:
Die Kleine**

Vor sechs Jahren überraschte Benelli mit zwei Zweitaktmotor der unteren Hubraumklasse. Konstruiert wurden die 125 SE und die 250-2C (2C steht für zwei Cylindri) vom Münchner Ingenieur Peter Dürr, einem Reisenden in Sachen Motorradtechnik, der sich in Italien niedergelassen hat.

Aufgebaut nach japanischem Vorbild mit horizontal geteiltem Motorgehäuse und fahrtwindgekühlten, einzeln stehenden Zylindern. Die Leistung von ursprünglich 17 PS wurde vor zwei Jahren mit kleineren Vergasern auf 10 PS gedrosselt.

Die Drosselung bekam dem kleinen Twin nicht schlecht. Jetzt ist die Leistung auf dem Diagramm nach unten gerutscht, oben bei 7500 Umdrehungen pro Minute macht der Motor zu. Mit knapp 100 Kilometern Spitze ist die kleine 125er ein guter Einstieg ins Motorradleben.

**Benelli 20-2C:
Die Erwachsene**

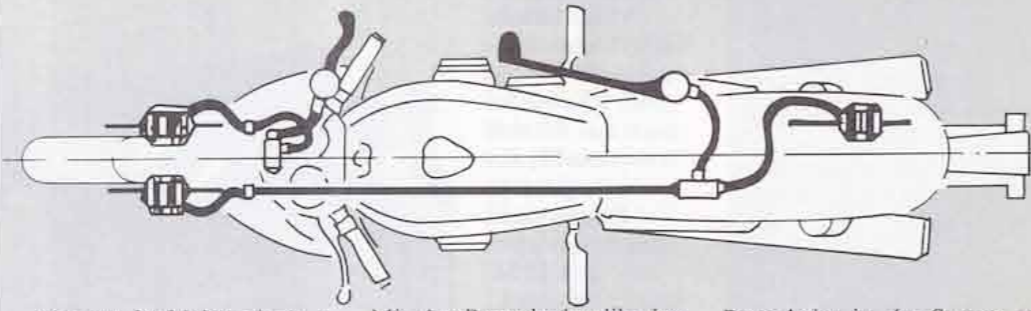
Auf dem 125er Unterteil ist auch der 250er Motor aufgebaut. Mit etwas mehr Hub (47 statt 44 Millimeter der 125er) durch eine andere Pleuellwelle, andere Pleuellringe, ansonsten unverändert im Getriebe und der Kupplung sind einige Teile für eine 250er unterdimensioniert. So die dünne Kette, die bei schwerem Sozietrieb oft nachgespannt werden muß und entsprechend schnell verschleißt. Dafür macht die kontaktlose Zündanlage keinen Ärger, es müssen auch keine Kontakte gewechselt oder nachgestellt werden.

Auch dieses Motorrad wurde gedrosselt. Von 25 auf 15 PS. Zwei kleinere Vergaser (15 Millimeter statt 25) sorgen für die Reduzierung.

Ein guter Durchzug ist schon ab 3000 Umdrehungen möglich, bei 8000 ist Schluß.

Beide Zweitakter, die 125er wie die 250er, laufen mit fetter

Eine Klasse für sich: Das Integral-Bremssystem



Vor gut fünf Jahren kam es zum ersten Mal in der Motorrad-Neuzeit: Das Integral-Bremssystem. Der Guzzi-Chefingenieur L. Tonti hat es ausgegraben; vor dem Krieg wurden schon ähnliche Versuche per Seilzug unternommen.

Mit der Brems hydraulik aber kam erst der Durchbruch. Mit dem Fuß werden die hintere Scheibe und die vordere Linke betätigt, die vordere rechte Scheibe zusätzlich per Hand. Durch unterschiedliche Reibpaarungen Scheibe-

Bremsbelag ist das System so ausgelegt, daß in jedem Fall, also auch aufschmierigem Untergrund, das Hinterrad zuerst blockiert. Die Fußbremse wird also zur Hauptbremse, die vordere Handbremse zur Nebenanlage.

mo 8/79 Die sieben Benellis in Zahlen und Fakten

Modell	125 2C SE	250 2C	250 Quattro	350 RS	354 Sport	500 LS	900 Sei
Motorenbauart	Zweizylinder-Zweitakt-Reihenmotor		Vierzylinder-Viertakt-Reihenmotor				Sechszylinder-Viertakt-Reihenmotor
Kühlung	Fahrtwindgekühlt						
Gassteuerung	Schlitzgesteuert		Eine oberliegende, kettengetriebene Nockenwelle, Kipphebel, zwei Ventile pro Zylinder				
Bohrung x Hub	42,5 mm x 44,0 mm	56,0 mm x 47,0 mm	44,0 mm x 38,0 mm	50,0 mm x 44,0 mm	56,0 mm x 50,6 mm	60,0 mm x 53,4 mm	
Hubraum	124,8 cm ³	231,4 cm ³	231,1 cm ³	346 cm ³	498,5 cm ³	906 cm ³	
Verdichtung	10,3		10,5	10,4	10,2	9,5	
Nennleistung	7 kW (10 PS) bei 8000/min	11 kW (15 PS) bei 6900/min	20 kW (28,1 PS) bei 10500/min	20,0 kW (27 PS) bei 9200/min	32 kW (44 PS) bei 8800/min	59 kW (80 PS) bei 8000/min	
max. Drehmoment	9,3 Nm (0,93 mkg) bei 5600/min	16,2 Nm (1,64 mkg) bei 5900/min	19,2 Nm (1,92 mkg) bei 9000/min	22,2 Nm (2,3 mkg) bei 7800/min	38 Nm (3,8 mkg) bei 7000/min		
Schmierungsart	Benzin-Öl-Gemisch 1:25 oder 1:50 mit Castrol-Super TT		Naßsumpf-Druckumlaufschmierung				
Sorte			Castrol RS Castrol GTX 2				
Elektrische Anlage	Kontaktlose HKZ B V-Zündanlage, Wechselstromgenerator		Kontaktgesteuerte Batterie-Spulen-Zündanlage, Drehstromgenerator				Kontaktlose HKZ 12 V-Zündanlage, Drehstromgenerator
Zündkerze	Bosch W 240 T 2	Bosch W 22 ST 2	Champion Z-6	Bosch X 260 T 2			
Vergaser	Dellorto SHA 14-12, Ø 12 mm	Dellorto PHGB 15, Ø 15 mm	Dellorto PHB C 18, Ø 18 mm	Dellorto VHB 20 D, Ø 20 mm	Dellorto VHBZ 22 D, Ø 22 mm	Dellorto VHB 24 D, Ø 24 mm	
Primärtrieb	Zahnrad		Zahnkette, Zahnrad				
Primärübersetzung	2,944 (Z 18/63)		1,105 (Z 19/21) 2,739 (Z 23/63)	3,27	2,69	2,17	
Kupplung	Mehrscheibenkupplung im Ölbad						
Gangzahl	5						
Getriebebetätigung	Klauen geschaltet, Schalthebel auf der linken Motorseite						
Gangstufung	2,833; 1,857; 1,300; 1,045; 0,875		2,555; 1,783; 1,407; 1,166; 1,000	2,454; 1,666; 1,277; 1,050; 0,900			
Gesamtübersetzung	28,4; 18,5; 12,9; 10,4; 8,7	22,1; 14,9; 10,5; 8,4; 7,04	22,11; 15,42; 12,17; 10,09; 8,65	19,69; 13,36; 10,24; 8,42; 7,22	13,97; 9,48; 7,27; 5,97; 5,12	13,69; 9,29; 7,12; 5,85; 5,02	

Ein ganz besonderer Markentest



Karsten Kracht (rechts),

In Deutschland werden über den offiziellen Benelli-Importeur in Bielefeld nur vier Modelle angeboten. Die kleinen 125er und 250er firmieren unter dem Namen Moto Guzzi und haben kaum noch eine Überlebens-Chance. Da mo aber in den Markentesten bestrebt ist, den ganzen Bereich des Angebotes in den deutschsprachigen Regionen (Deut-

schland, Österreich und der Schweiz) abzudecken, schien es bei der Realisierung eines umfassenden Benelli-Markentestes Komplikationen zu geben. Retter war der norddeutsche Motorradhändler Karsten Kracht, der sich alle Benellis direkt aus Italien in seinen als Motorradladen umgebauten Bauernhof in Bönnebüttel holt.

„Mich fasziniert die italienische Technik. Bei etwas fachkundiger Pflege, wie ich sie in meiner Werkstatt bieten kann, steht die Zuverlässigkeit der Benellis nicht hinter den Japaner zurück. Bei mir laufen die Dinger wie geschmiert.“

1:25-Mischung. Es ist jedoch möglich, mit dem speziellen Castrol Super TT-Zweitaktöl auch 1:50 zu fahren. Dann ist die blaue Auspuffwolke fast verschwunden und der Motor dreht nach längeren Bummelfahrten freier aus, weil die Kerzen nicht zugesetzt sind. Das Getriebe hakt etwas, die Kupplung ist nicht für Damenhände geschaffen.

Da auch das Fahrwerk bis auf die dickere Bereifung der 125er entspricht, gehört die Benelli 250-2C zu den leichtesten Viertelliter-Straßenmaschinen. Dementsprechend ist der Fahrspaß: Dieses Motorrad braucht Kurven, Kurven und nochmal Kurven, Autobahnen oder Schnellstraßen sind nicht ihre Stärke. Ganz gut auch die Bremsen.

**Benelli 250
Quattro:
Das Spielzeug**

Es sieht aus wie ein Modell-Motorrädchen und fährt sich wie ein Moped. Und wie in einen Ferrari kein Radio hineingehört, sondern für den Fahrgenuß das Fenster stets geöffnet sein muß, damit der Auspuffton ständig am Ohr hängt, fährt der Fahrer der Viertelliter-Vierzylinder am besten mit einem an den Ohren ausgeschnittenen Helm.

Die Erbauer dachten sicher ähnlich. Wie sonst konnten sie den Drehzahlmesser und den Tachometer in die Tankoberseite verpflanzen? Gefahren wird also nach Gehör und Gefühl. Der kleine Vierzylinder läuft seidenweich und produziert überhaupt keine Vibrationen.

Dafür aber Drehzahlen: die 26 PS Leistung werden erst bei 10500 Umdrehungen pro Minute erreicht. Unter 8000 Touren spielt sich kaum etwas ab, bei 10000 wird's erst richtig lustig. Wenn bei 12000 oder noch tausend Umdrehungen später geschaltet wird, bewegt sich das kleine Feuerzeug mächtig heulend vorwärts.

Durch die Winzigkeit des ganzen Motorrädchens kommen sich Fahrer über einsechzig deplaziert vor. Überhaupt ist dieser Vierzylinder (der kleinste serienmäßig hergestellte der Welt übrigens) mehr für Romantiker gemacht. Und vielleicht für die Kinder des Chefkonstruktors, als Spielzeug. Wer dieses kleine Drehwerk noch kaufen möchte, muß sich sputen: Wegen Unrentabilität wird die 250 Quattro nicht mehr gefertigt.

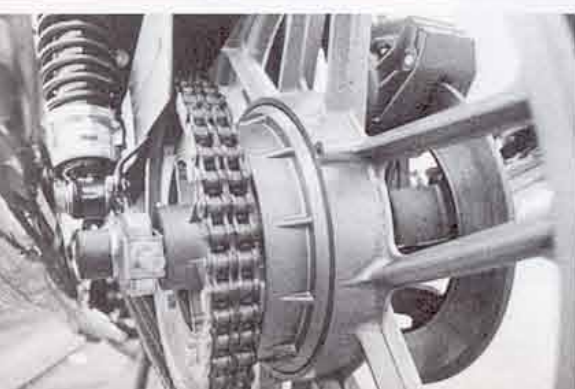
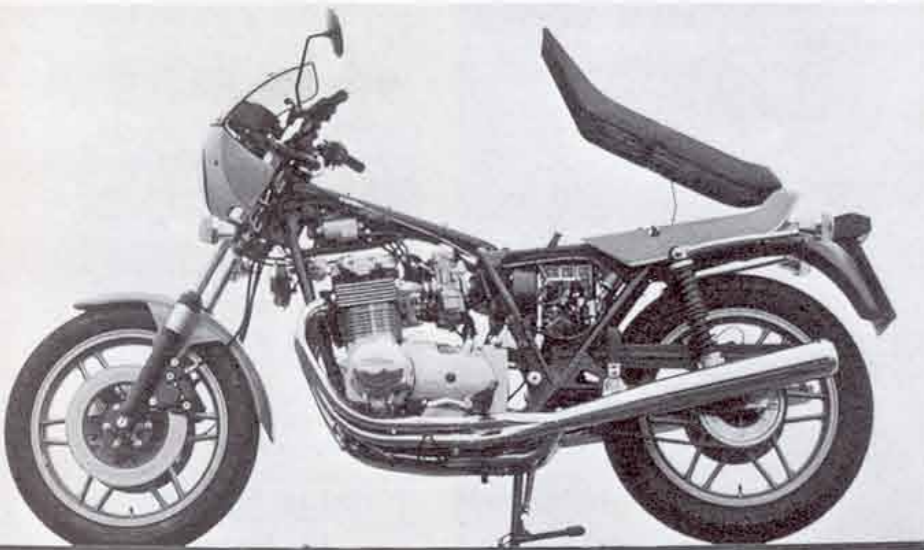
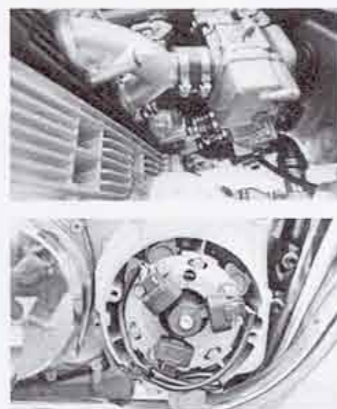
**Benelli 350 RS:
Die Einzige**

Sie ist in der 27 PS-Sparklasse der einzige angebotene Vierzylinder und mit knapp 6000 Mark auch gleich das teuerste Angebot.

Gedrosselt werden die 38 PS aus den 345 Kubikzentimetern mittels engerer Ansaugstutzen auf 27 PS. Diese Drosselung ist

mo 8/79 Die sieben Benellis in Zahlen und Fakten

Modell	125 2C SE	250 2C	250 Quattro	350 RS	354 Sport	500 LS	900 Sei
Sekundärübersetzung	Einfach-Rollenkette, Regina 1/2 x 7/16, 114 Glieder		Einfach-Rollenkette, Regina 1/2 x 7/16, 116 Glieder	Einfach-Rollenkette, Regina 1/2 x 7/16, 100 Glieder, 2,454	Einfach-Rollenkette, Regina 1/2 x 7/16, 104 Glieder, 2,117 (Z 17/36)	Duplex-Rollenkette, Regina 1/2 x 7/16, 2,571 (Z 21/54)	
Fahrgestell	Doppelrohrrahmen		Rückrohrrahmen, Motor dient als tragendes Teil	Doppelrohrrahmen			
Vordergabel mm	32 mm		Hydraulisch gedämpfte Teleskopfedergabel 30 mm	35 mm			
Federbeine	dreifach verstellbar	fünffach verstellbar	dreifach verstellbar	Hydraulisch gedämpfte Federbeine, fünffach verstellbar		dreifach verstellbar	
Federweg vorn/hinten			120 mm/85 mm		130 mm/95 mm		
Lenkpfahler	Rillennager						
Schwingerlager	Buchsen						
Nachlauf	n.A.		n.A.	85 mm	n.A.		90 mm
Nachlaufwinkel	n.A.		n.A.	63°	n.A.		62,5°
Radstand	1330 mm		1290 mm	1410 mm	1410 mm	1480 mm	
Bereifung vorn	2,75-18	3,00-18	2,75-18	90/90 S 18		3,00 S 18	100/90 V 18
Bereifung hinten	3,00-18	3,25-18	3,00-18	100/90 S 18		3,50 S 18	120/90 V 18
Bremse vorn in mm			Hydraulisch betätigte Scheibenbremse, Brembo Eine 260 mm Zwei 260 mm				Zwei 300 mm
Bremse hinten	Gestänge betätigte Trommelbremse				Hydraulisch betätigte Scheibenbremse, Brembo		Gestängebetätigte Trommelbremse
in mm	158 mm		160 mm	160 mm		160 mm	260 mm
Motorbreite	350 mm	360 mm	410 mm	510 mm	510 mm	510 mm	645 mm
Lenkerbreite	680 mm	730 mm	630 mm	680 mm	620 mm	680 mm	680 mm
Lenkerhöhe	990 mm	1000 mm	780 mm	1000 mm	880 mm	1000 mm	1030 mm
Sitzbankhöhe	780 mm	780 mm	760 mm	790 mm	800 mm	790 mm	800 mm
Sitzbanklänge	630 mm	620 mm	450 mm	680 mm	620 mm	680 mm	650 mm
Gewicht vollgetankt, mit Werkzeug und Öl	141 kg		127 kg	186 kg		213 kg	241 kg
Zul. Gesamtgewicht	310 kg		286 kg	370 kg		380 kg	450 kg
Tankvolumen/Reserve	12,5 Liter, davon 2,5 Liter Reserve		8 Liter, davon 2 Liter Reserve	15,5 Liter, davon 4 Liter Reserve		19 Liter, davon 3 Liter Reserve	16,5 Liter, davon 3 Liter Reserve



Das erste serienmäßig gebaute Motorrad mit Sechszylindermotor war die 750 Sei. Durch arge Kinderkrankheiten konnte sie kein Erfolg werden. Nun präsentiert sie sich, kräftig in der Technik und im Styling überarbeitet, als 900 Sei. Hier haben die Stylisten kräftig in die Trickkiste gegriffen: Die 900 Sei wurde ein ausgesprochen hübsches Motorrad. Mit 241 Kilogramm ist diese Sechszylinder sogar leichter als die japanischen 750er Vierzylinder. Drei Vergaser speisen hier die sechs Zylinder. Auf dem rechten Kurbelwellenstumpf sitzt die kontaktlose Zündanlage. Entblättert präsentiert sich sauberste italienische Rahmen-Verarbeitung. Große Klasse sind die Federungsabstimmung, die Bremsen und die Pirelli-Phantom-Reifen. Etwas unglücklich und der heutigen Technik hinterher ist die Duplexkette zum Hinterrad. Preis 10.400 Mark bei Kracht.

auch für die Schmalbrüstigkeit mit verantwortlich; unter 3500 Umdrehungen pro Minute kommt gar nichts, der Motor hat Mühe, sich selbst am Leben zu erhalten.

Bis 7500 Umdrehungen folgt nur wenig, zwischen 8000 und 9500 dann die ganze Leistung. So ist flottes Fahren auch von der flotten Bedienung des Schalthebels abhängig, der nach guter Sitte ein wenig hakelt.

Dafür ist das Fahrwerk recht spurstabil. Die ungeschickte Verlegung der Auspuffkrümmer und die tiefe Anbringung der Fußrasten erlauben weniger Schräglage als bei den anderen Benellis. Um 20 bis 30 Millimeter längere Federbeine und 3,50er oder 3,75er Reifen auf dem Hinterrad anstatt des serienmäßigen 3,25er können diesen Mangel korrigieren.

Benelli 304 Sport: Die Rassicie

Aus dem optisch braven Tourenmodell 350 RS entstand vor Jahresfrist die sportlich angehauchte 304 Sport. Die aggressive Lackierung, der tiefe Lenker und die kleine Lampenverkleidung signalisieren: Hier kommt ein italienischer Renner.

In der Leistung (ebenfalls mit 27 PS angegeben) kann der Motor nicht der Optik folgen. Er dreht aber etwas williger in obere Regionen als das RS-Basistriebwerk. Auch ist die 304 Sport mit 135,2 Kilometer pro Stunde um gute fünf Kilometer schneller als die LS. Hauptsächlicher Grund aber dürfte die etwas versammeltere Sitzposition des Fahrers hinter der kleinen Scheibe sein und der damit geringere Luftwiderstand.

Wie die große Sechszylinder und die bekannten großen V-Modelle von Moto Guzzi hat die 304 Sport das Integral-Bremssystem. Bei diesem wird die hintere und die vordere linke Scheibe vom Fußbremshebel aus bedient, die vordere rechte Scheibe vom Handbremshebel aus.

Dieses System, vor gut fünf Jahren zum ersten Male aufge-

Benelli 900 Sei-Konkurrent: Honda CBX



Ein bildschönes Motorrad ist die Honda CBX Sechszylinder. Weich fließende, feminine Linienführung und blitzsaubere Verarbeitung heben dieses Großserienmotorrad deutlich an die Spitze des kaum überschaubaren Honda-Angebotes.

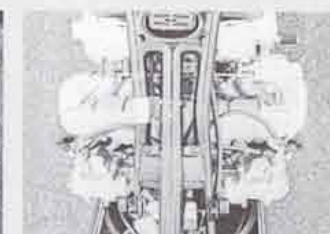
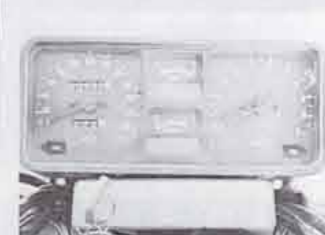
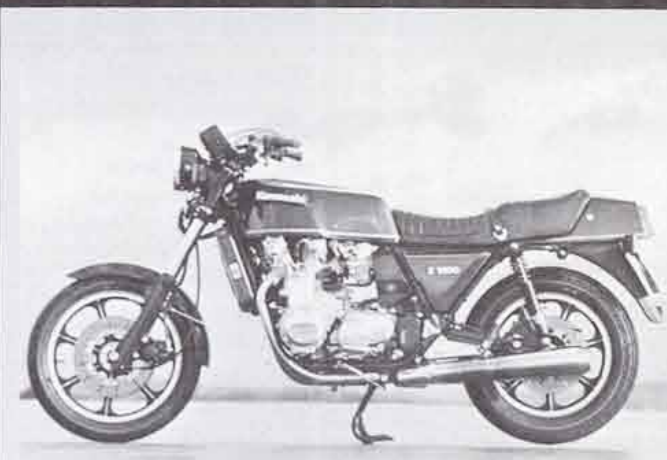
Der Motor kann Technik bieten, wie sie sonst nur in einem Rennmotor in dieser Fülle zu finden ist: Zwei obenliegende Nockenwellen, die per Zahnkette angetrieben werden, steuern vier Ventile pro Zylinder, also insgesamt 24. Sechs Gleichdruckvergaser, die wegen geringstmöglicher Baubreite zu einem weitwinkligen V angeordnet sind, versorgen den leicht nach vorn geneigten Sechszylinder mit dem nötigen Benzin-Luftgemisch. Sechs Auspuffrohre münden in zwei große Endschalldämpfer. Hinter dem Zylinderfuß auf einer Zwischenwelle sind die Licht-

maschine und die kontaktlose Zündanlage angeordnet.

Ein Voltmeter im Instrumenten-„Brett“ informiert über richtige Funktion der Lichtmaschine. Nicht ganz der Motorleistung kann das Fahrwerk folgen. Zwar sind Handlichkeit, Bremsen und Handhabung der Honda CBX erstklassig, doch die Fahrwerkseigenbewegungen in welligen, schnellen Kurven sorgen dafür, daß schwache Fahrernaturen den Gasgriff zu drehen. Romantiker kommen aber voll auf ihre Kosten, die gebotene Technik zum Preis von knapp 11.000 Mark und die 105 PS Leistung begeistern einfach.

Die Leistung der CBX bleibt auch nach der „freiwilligen Selbstkontrolle“ der Motorradimporteure, die 100 PS als Maximalleistung begrenzen, bei den 105 PS – die CBX kam vor dem Beschluß.

Benelli 900 Sei-Konkurrent: Kawasaki Z 1300



Weil Kawasaki schon immer ein wenig größer, stärker und schneller waren als die Mitbewerber, hat die neue Kawa auch gleich 1,3 Liter Hubraum in ihren flüssigkeitsgekühlten sechs Zylindern. Doch dieses Mal wurde es kein neues Rennpferd, kein aggressives Motorrad wie vor Jahren die Z 900, sondern eher ein gemäßigter Tourer. Zu sehr sind die Schräglagen bei diesem 323 Kilogramm schweren Koloß begrenzt, zu säuselnd der Motorlauf des von 120 auf 100 PS gedrosselten Motors. Vorn und hinten wurden die Federelemente auf Touren abgestimmt, ohne daß jedoch dieses Monster schwammig oder gar schwerfällig wirkt.

Wer einmal dem Stadtrubel entronnen ist, glaubt sich auf einem leichtfüßigen Tanzelefanten, so spielend einfach läßt sich die Z 1300 fahren und dirigieren. Per Kardan wird das Hinterrad angetrieben, man setzte bei Kawasaki für diesen Supertourer nicht auf die Kette, sondern wähle den eleganten, aber auch aufwendigeren Weg.

Ganz große Klasse sind die Bremsen: Hier sind die Beläge aus Sintermetall und die Scheiben in ungleichmäßigem Abstand gelocht. Besonders bei Nässe sprechen die Bremsen sofort an und Gewaltbremsungen lassen sie „kalt“ – sie kennen kein Fading, kein Nachlassen der Bremswirkung.

Für den gedachten Einsatzzweck ist auch das Fahrwerk erste Güte. Schnelle Autobahnkurven verdaut es ohne sich aufzuschaukeln, die Z 1300 liegt satt und ohne den Fahrer zu erschrecken auf der Straße. Für knapp 12.000 Mark ein perfektes Reisemotorrad.

taucht, war sehr umstritten. Es hat sich jedoch so gut bewährt, daß nur noch Lobendes darüber zu sagen ist. Besonders dem Ab- und-zu-Motorradfahrer bringt es doch einige Vorteile. Wer vom Auto als hauptsächlich Fortbewegungsmittel aufs Motorrad zum Spaß umsteigt und in eine Schrecksituation kommt, der tritt automatisch zu stark auf die hintere Bremse. Bei der Integral-Bremse eben genau richtig. Aber auch der „richtige“ Motorradfahrer, der gewohnt ist, hauptsächlich mit der Handbremse zu arbeiten, kann sich schnell umstellen; die Fußbremse ist einfach bequemer, die Maschine taucht beim Bremsen gleichmäßig vorne und hinten ein. Nur sind die von mo gemessenen Bremswerte (siehe Tabelle Seite 16) der 304 Sport kaum besser als die der 500 LS, die in allen Benellis verwendeten Brembo-Scheiben können sich wohl kaum Konkurrenz machen.

**Benelli 500 LS:
Die Erste**

Es war der erste neue Viertakter, mit dem Benelli vor fünf Jahren auf dem Markt erschien. Nicht nur äußerlich ist der Motor eine Kopie des erfolgreichen Halbliter-Vierzylinders von Honda: Wie bei der 350 RS ist die Kurbelwelle gleitgelagert, wird eine obenliegende Nockenwelle von einer Kette angetrieben und betätigt über Kipphebel zwei Ventile pro Zylinder, sitzt die Kupplung auf einer Vorgelegewelle, liegt der Anlasser im Gehäuse hinter dem Zylinderfuß und sorgt ein Fünfganggetriebe für den nötigen Vortrieb.

Dieser Motor wurde nicht gedrosselt, er kann seine 44 PS frei entfalten. Hier blieben auch die vier einzelnen Auspufftöpfe pro Zylinder dran, sie geben der Benelli 500 LS auch von hinten ihr Vierzylinder-Bild.

Dieses Modell dürfte das ausgereifteste der Benelli-Viertakter sein. Es ist in Deutschland gut eingeführt und läßt sich sowohl tourenmäßig als auch sportlich betätigen. Der Tank mit neun-

Was uns an den Benellis gefällt...

Alle Benelli-Motorräder sind gut zehn Prozent leichter als die japanischen Klassenkonkurrenten. Auf das Fahrwerk legen die Benelli-Konstrukteure großen Wert: Gabel und Federbeine stammen aus bestem Hause und halten die Räder sicher am Boden. Viel Bodenfreiheit erhöht die Fahr-sicherheit. Gute Bremsen, die rennmäßige Verzögerungswerte erlauben, sorgen auch für sicheren Halt in brenzligen Situationen. Beste Reifen europäischer Spitzenfabrikate sichern auch bei Nässe guten Bodenkontakt. Alle Schrauben am Motor haben Innensechskant-Köpfe, Kreuzschlitz ist tabu.

... und was uns nicht gefällt

Grundsätzlich hakelt die Schaltung im Getriebe, es muß sehr bewußt geschaltet werden. Die elektrischen Anlagen sind in den einzelnen Baugruppen nicht gut genug gegeneinander abgesichert; bei ausgeschalteter Zündung und abgezogenem Zündschlüssel können Blinker und Licht weiterhin betätigt werden – Spielplatz für neugierige Kinder und Batterie-Verbraucher. Die Lack- und Chromqualität ist nicht auf Winterbetrieb ausgelegt, eine Benelli mit wenig Pflege ver-gammelt schnell. Schalter und Kontrolleuchten entsprechen nicht dem gewohnten japanischen Standart.

zehn Litern Fassungsvermögen hilft, große Distanzen mit gutem Reiseschnitt zu überbrücken.

**Benelli 900 Sei:
Der Superstar**

Lange, bevor jemand an die Honda CBX oder gar die Kawa Z 1300 dachte, war die Benelli 750 Sei auf dem Markt. Sie konnte 1975 jedoch mehr durch ihre Optik, ihren Sound und den seidenweichen Lauf begeistern, als durch ihre Zuverlässigkeit. Deshalb wurde der 750er Motor in aller Stille kräftig überarbeitet, die Zylinder auf 900 Kubikzentimeter aufgebohrt und die pompöse Sechser-Auspuffanlage durch eine dezente Sechsin-Zwei-Anlage ersetzt. Dazu wurde das Styling überarbeitet.

Heraus kam die 900 Sei, an der sich unser Fotograf kaum satt sehen und fotografieren konnte. Aber dieses ungewöhnliche Styling ist nicht jedermanns Sache, es wirkt für ein Motorrad aus Italien, das rund und ein wenig schwülstig sein sollte, zu glatt und zu futuristisch. Aber über Geschmack läßt sich bekanntlich streiten.

Dafür begeistert das Triebwerk. Seidenweicher Lauf ist gepaart mit gutem Durchzug und Drehfreudigkeit. Wie bekannt hakelt das Getriebe etwas, wer es aber italienisch schalten kann, kommt mit der Sei recht flott vom Fleck. Die getestete 900 Sei war, wie die anderen Benellis auch, noch nicht eingefahren. Daher auch die relativ niedrigen Werte für Höchstgeschwindigkeit.

Große Klasse ist das Fahrwerk. Wiegt doch die ganze Maschine mit vollem 22 Liter fassendem Tank nur 241 Kilogramm, einen runden Zentner weniger als die Honda CBX und zwei Zentner weniger als die Kawa 1300.

Sie fällt von einer Kurve in die andere und läßt sich sehr weit abwinkeln. In schnellen Kurven ist kein Aufschaukeln bemerkbar, der Geradeauslauf ist untadelig. Super sind die Bremsen. Für dieses Boulevard-Motorrad, das auch auf der Landstraße unheimlich schnell sein kann, ist das Integral-Bremssystem goldrichtig.

Sehr komfortabel sind die Federelemente abgestimmt, wenn auch die Druckstufe der Dämpfer auf den ersten Kilometern etwas zu straff wirkt. Unterstützt wird dieser Eindruck noch durch die dünne und straff gepolsterte Sitzbank, die Beifahrerin ist nach 200 Kilometern am Stück reif für die Salbe.

Es wäre für alle Benellis wünschenswert, wenn sie mehr Beachtung auf dem von Japan überschwemmten Markt finden könnten. Dazu gehört natürlich auch ein dem japanischen Standard angepaßtes Zubehör, das funktionieren muß und nicht dem weniger begeisterten Motorradfahrer durch Lapalien den Spaß an der Benelli verdirbt. □

mo 8/79 So schnell sind die sieben Benellis

Modell	125 2C SE	250 2C	250 Quattro	350 RS	354 Sport	500 LS	900 Sei
Bremse vorn/hinten	Scheibe/Trommel	Scheibe/Trommel	Scheibe/Trommel	Scheibe/Trommel	Scheibe/Scheibe	Doppelscheibe/Trommel	Doppelscheibe/Scheibe
Geschwindigkeit	Weg Zeit	Weg Zeit	Weg Zeit	Weg Zeit	Weg Zeit	Weg Zeit	Weg Zeit
aus 50 km/h	14,2 m 2,0 s	13,8 m 1,9 s	10,9 m 1,7 s	12,2 m 1,8 s	10,8 m 1,7 s	12,3 m 1,9 s	11,9 m 1,8 s
aus 80 km/h	31,8 m 2,9 s	32,1 m 3,0 s	25,1 m 2,4 s	25,9 m 2,5 s	24,7 m 2,4 s	29,5 m 2,8 s	28,1 m 2,7 s
aus 100 km/h	51,0 m 3,9 s	53,8 m 4,0 s	45,5 m 3,4 s	50,3 m 3,5 s	46,1 m 3,3 s	49,8 m 3,6 s	47,2 m 3,4 s
aus 130 km/h	-	-	73,1 m 4,3 s	84,1 m 4,5 s	72,8 m 4,2 s	79,2 m 4,1 s	77,5 m 4,2 s
aus 150 km/h	-	-	-	-	-	106,5 m 4,9 s	102,9 m 4,7 s
aus 180 km/h	-	-	-	-	-	-	150,1 m 6,2 s
Heißbremsversuch							
aus 100 km/h	53,0 m 4,1 s	55,9 m 4,2 s	46,2 m 3,5 s	54,5 m 3,7 s	45,2 m 3,2 s	52,9 m 3,8 s	45,9 m 3,3 s
aus 150 km/h	-	-	-	-	-	113,2 m 5,2 s	100,3 m 4,6 s

mo 8/79 So bremsen die sieben Benellis

Modell	125 2C SE	250 2C	250 Quattro	350 RS	354 Sport	500 LS	900 Sei
Beschleunigung							
0- 50 km/h	4,1 s	3,1 s	3,1 s	3,2 s	3,2 s	2,5 s	1,9 s
0- 80 km/h	8,6 s	6,9 s	5,9 s	5,5 s	5,5 s	4,4 s	3,0 s
0-100 km/h	15,1 s	11,3 s	8,9 s	8,5 s	8,4 s	5,9 s	4,5 s
0-130 km/h	-	-	16,2 s	16,1 s	16,0 s	8,7 s	7,0 s
0-150 km/h	-	-	-	-	-	14,5 s	10,0 s
0-180 km/h	-	-	-	-	-	-	16,7 s
400 Meter in	19,3 s	17,8 s	16,1 s	16,2 s	16,1 s	14,6 s	12,0 s
Höchstgeschwindigkeit und Verbrauch							
Höchstgeschwindigkeit	106,8 km/h	123,8 km/h	147,8 km/h	130,8 km/h	135,2 km/h	177,2 km/h	198,1 km/h
Verbrauch	4,1 Liter auf 100 km, 1:50	6,9 Liter auf 100 km, 1:50	7,2 Liter auf 100 km, Super	5,4 Liter auf 100 km, Super	5,5 Liter auf 100 km, Super	6,8 Liter auf 100 km, Super	8,2 Liter auf 100 km, Super

mo 8/79 So genau gehen die Benelli-Tachometer

Modell	125 2C SE	250 2C	250 Quattro	350 RS	354 Sport	500 LS	900 Sei
Effektiv							
50 km/h	54 km/h	51 km/h	47 km/h	48 km/h	48 km/h	53 km/h	51 km/h
80 km/h	86 km/h	83 km/h	76 km/h	79 km/h	79 km/h	82 km/h	83 km/h
100 km/h	108 km/h	106 km/h	95 km/h	98 km/h	98 km/h	105 km/h	103 km/h
130 km/h	-	-	135 km/h	127 km/h	127 km/h	132 km/h	135 km/h
150 km/h	-	-	-	-	-	154 km/h	156 km/h
180 km/h	-	-	-	-	-	-	186 km/h

Rad & Tat.

Rad & Tat. Hier in MO. Immer an dieser Stelle. Ein neuer Service für Motorradfahrer von YAMAHA.

Aus vielen Zuschriften finden Sie hier die Antworten auf die häufigsten Fragen, die immer wieder gestellt werden. Sicherlich ist es im Sinne aller YAMAHA-Fahrer, daß wir von YAMAHA zu den einzelnen Fragen Stellung beziehen. Persönliche Einzelbeantwortungen sind zwar möglich, aber nicht sinnvoll. Denn die Vielzahl der Fragestellungen zu gleichen Themen fordert die Beantwortung vor einem großen Leserkreis. Alle Fragen werden nach bestem Wissen ohne Gewähr beantwortet.

„Stimmt es, daß man Ketten alle 300 Kilometer nachspannen muß?“

Alle 300 Kilometer auf keinen Fall, zumindest nicht bei YAMAHA. YAMAHA verwendet bei allen Ketten-Maschinen nur hochwertige Marken-Ketten, die bei normaler Belastung ungefähr alle 500 Kilometer geschmiert werden sollen. Dafür gibt es moderne und ergiebige Sprays beim YAMAHA-Fachhändler. Ein Nachspannen ist in der Regel nur alle 1500 bis 2000 Kilometer erforderlich, also einmal zwischen den Inspektionen.

Achten Sie darauf, daß die Kette nicht zu fest gespannt wird. Die Maschine zur Kontrolle abblocken, mit einer Person belasten, und jetzt muß sich die Kette in der Mitte nach oben und unten noch mindestens einen Finger breit durchdrücken lassen. Rad rechts und links am Kettenspanner gleichmäßig spannen – zu sehen an den Markierungen an der Schwinge – damit das Hinterrad genau in Flucht zum Vorderrad steht und die Spur stimmt.

„Was bedeuten denn die Bezeichnungen S, H und V auf den Reifen?“

Die Aufschlüsselung dieser Bezeichnungen ist ganz einfach und von der im Fahrzeugschein eingetragenen Höchstgeschwindigkeit abhängig.

Reifen ohne Bezeichnung, die sogenannten „Strich“-Reifen mit dem „-“ zwischen der Größe, also zum Beispiel 3.00-18, sind bis 150 km/h zugelassen.



„S“-Serien, also 3.50 S 18, bis 180 km/h.

„H“-Reifen, also 4.00 H 18, genügen für Geschwindigkeiten bis 210 km/h.

„V“-Reifen sind die derzeit höchste Reifenklasse. 4.50 V 17 oder 3.50 V 19 zum Beispiel sind also für Maschinen, die schneller sind als 210 km/h, vorgeschrieben. Wie z. B. die YAMAHA XS 1100, die mit 225 km/h die schnellste jemals getestete Großserienmaschine ist.

„Welche Papiere muß ich auf eine Urlaubsreise ins Ausland mitnehmen?“

Für die Maschine brauchen Sie den Kraftfahrzeugschein. Bei Ihrer Versicherung besorgen Sie sich zweckmäßigerweise eine grüne Versicherungskarte, obwohl diese kaum noch vorgeschrieben ist. Aber im Falle eines Falles hilft sie schneller weiter.

Sie persönlich benötigen:
 Führerschein

- Personalausweis oder Reisepaß, je nach dem, wohin die Reise geht. (Ablauffrist prüfen!)
- Krankenscheine, die Sie gut 14 Tage vor dem Urlaub bei Ihrer Krankenkasse beantragen müssen.
- Impfbuch, erhältlich bei Ihrem Gesundheitsamt.
- Sonstige Gesundheits-Ausweise müssen Sie beim Hausarzt erfragen. Er sagt Ihnen auch, wo Sie einen Blutgruppen-Paß erhalten.
- Ein Auslands-Schutzbrief ist auch für Motorradfahrer zu empfehlen.
- Fragen Sie Ihre Versicherung nach einer Unfall-Versicherung für sich, Ihren Beifahrer, eine Vollkasko-Versicherung für die Maschine und einer Reisegepäckversicherung – alle vier Versicherungen gibt es befristet und speziell für die Urlaubsreise.

MITSUI MASCHINEN GMBH
 YAMAHA DIVISION
 Grünstraße 44
 D-4005 Meerbusch 1
 Telefon (0 21 05) 58 92

