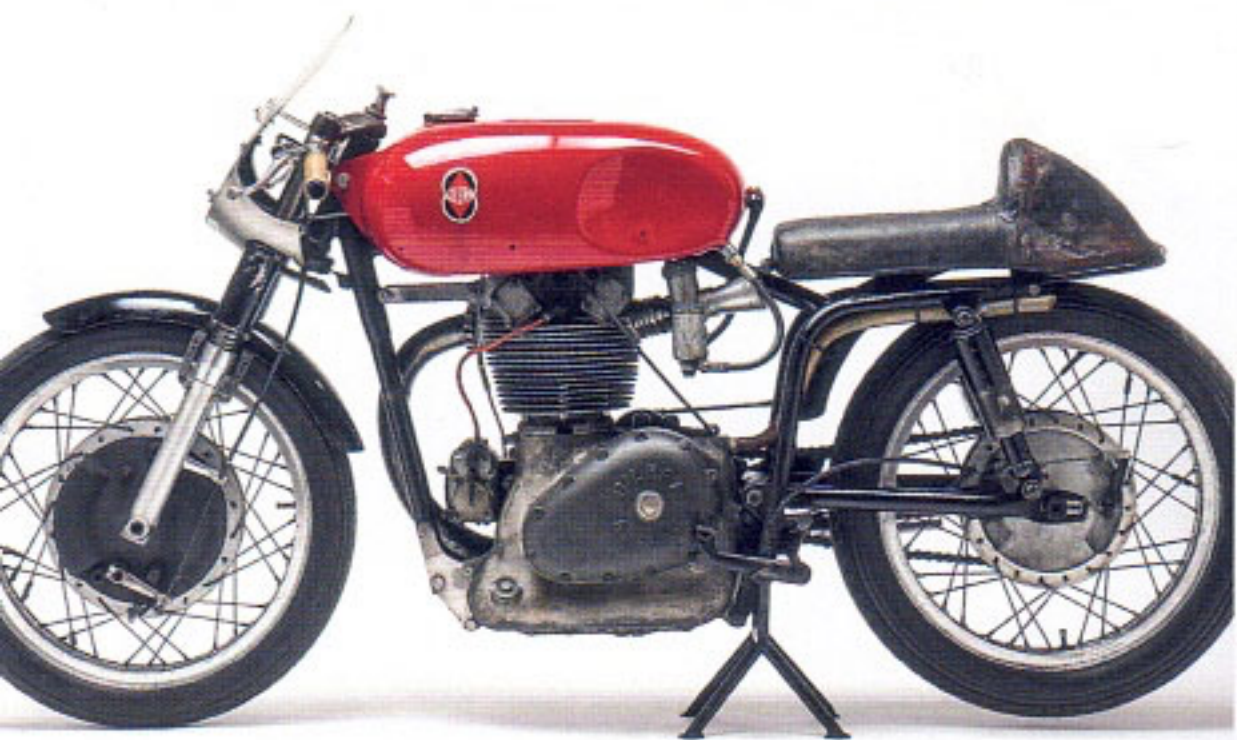


Klassik Motorrad

MOTORRAD MAGAZIN
MO

Sonderheft



Gilera Saturno 500



Indian Chief restauriert



Moto Villa-Report



**Auf Alpentour
mit Horex Regina**

4 196049 507900 06

75 JAHRE HONDA

Vom Kolbenring
zum Weltkonzern

PLUS:

Honda CB 450-Umbauten

**MIT POSTER:
HONDA SIX**

Nuovo Saturno

Große Überraschung. 30 Jahre nach Produktionsende erschien eine komplett neue Version der Saturno. Mit Doppelnocken-Einzylinder, und alles dank japanischer Initiative

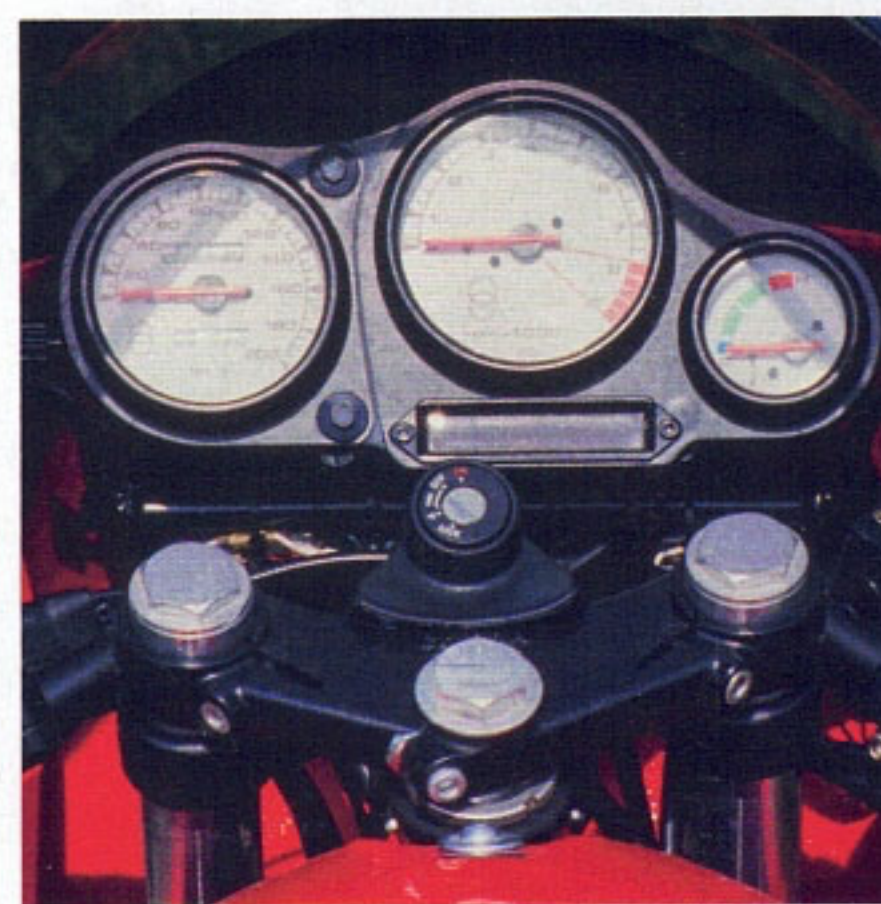


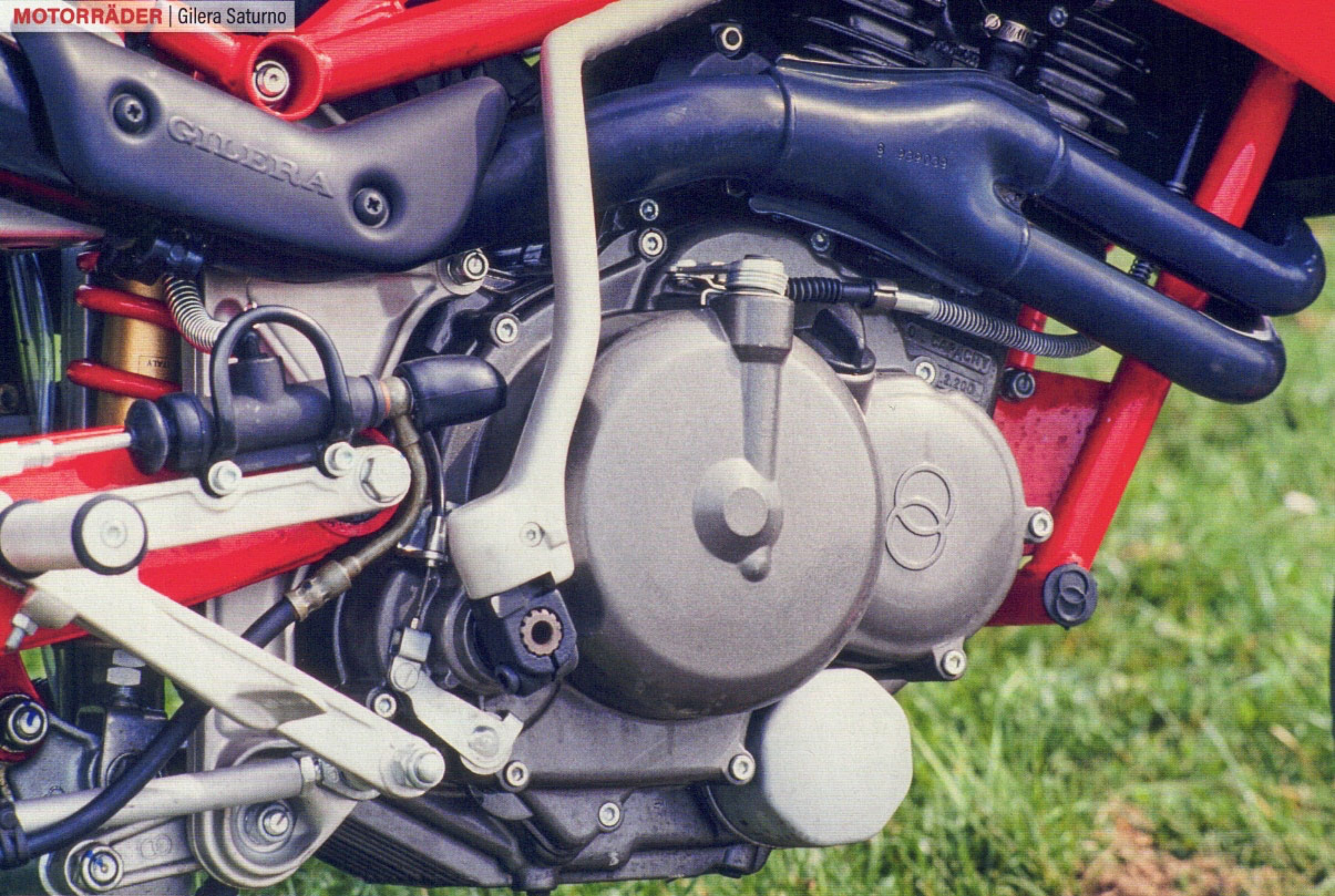
Im Sommer 1987 mehrten sich erste Gerüchte: Gilera bringt eine neue Saturno. Einen supersportlichen Einzylinder, ausgerüstet mit dem Doppelnocken-Einzylindermotor aus der 1985 präsentierten Gilera-Enduro Dakota. Was sich überraschend anhörte, passte in die Zeit. Ab den achtziger Jahren waren urwüchsige Einzylinder plötzlich wieder angesagt. Angefacht von der damals allgegenwärtigen Yamaha SR 500, potenziert durch die nachgeschobene Sportversion Yamaha SRX mit dem Vierventil-Single gemäß der Enduro XT 600. In Österreich knobelte man bei KTM an heißblütigen Sport-Singles, und etliche Konfektionäre ver-

suchten, mit dem Rotax 504-Einzylinder die eine oder andere historische Motorradmarke wieder neu zu beleben, etwa Matchless oder BSA. Zudem formierte sich international eine lebhafte Amateur-Rennszene, die wieder auf den Klang kräftig bellender Einzylinder setzte. Passender Weise nannten die Fans das Spektakel „Sound of Singles“. Die neue Saturno traf also im Präsentationsjahr 1988 auf die volle Aufmerksamkeit der Einzylinder-Liebhaber. Das hatte und hat noch immer einen simplen Grund: Die „Nuovo Saturno“ sieht einfach umwerfend gut aus.

Der von Gilera-Ingenieur Lucio Masut konstruierte Dakota-Einzylinder

In den Eckdaten finden sich Gemeinsamkeiten zum historischen Vorbild. Die 1988 präsentierte „Nuovo Saturno“ elektrisierte die Szene – und kostete heftige 11 500 D-Mark





Neben dem üblichen Elektrostarter bietet die Saturno noch den klassischen Kickerhebel. Der markante Brückenrahmen nimmt den Einzylindermotor als voll mittragendes Bauteil über edle Leichtmetall-Schmiedeteile auf. Machart und Linie begeistern

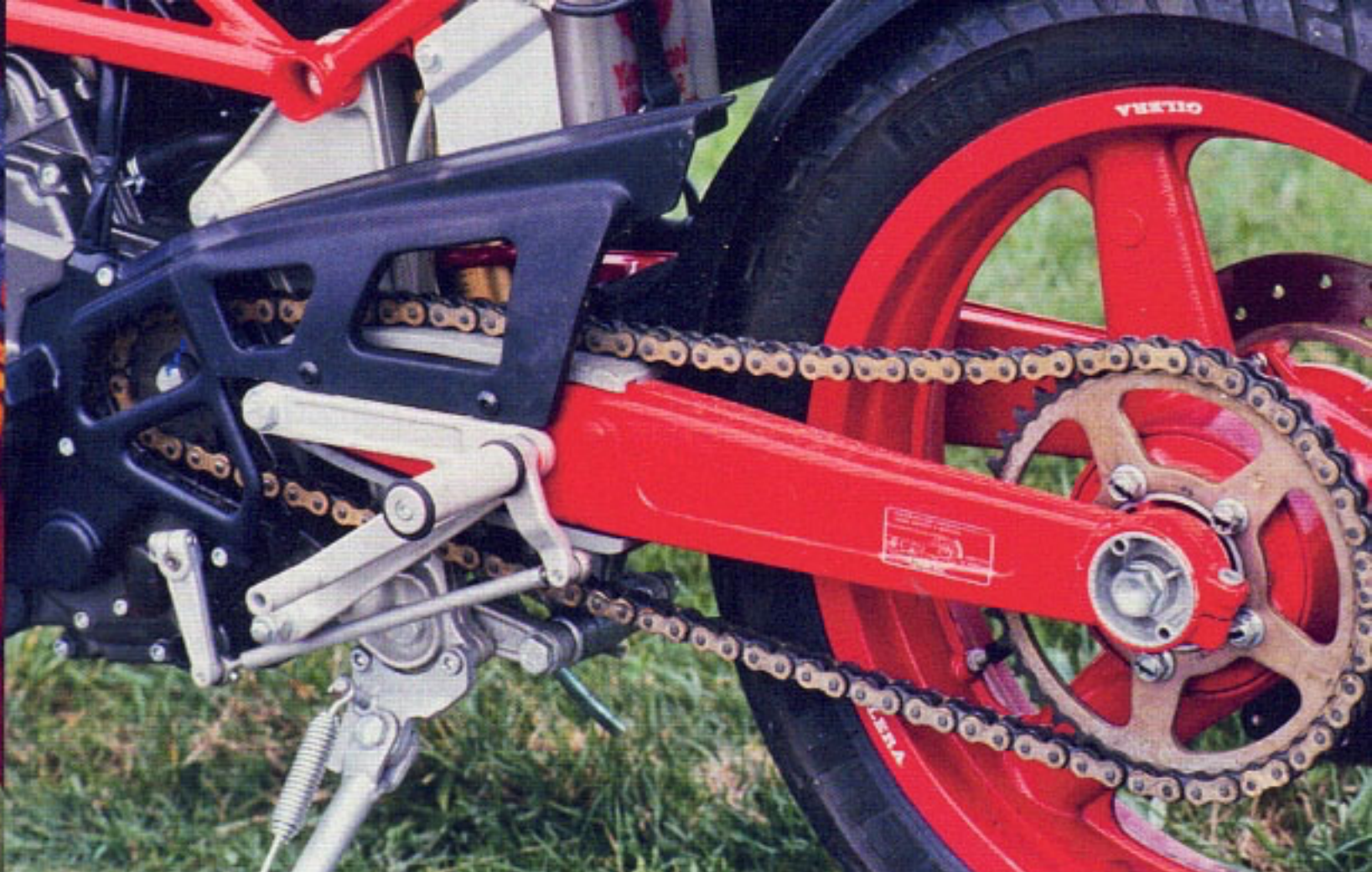


war seit langer Zeit wieder ein Viertakter aus Arcore. Präsentiert wurde der Single als 350er-Version auf der Mailänder Messe 1985 in einer durchaus ansprechend gestalteten Enduro mit Modellnamen Dakota. Der Motor zeigte moderne Merkmale. Zwei oberliegende, per Zahnriemen angetriebene Nockenwellen für insgesamt vier Ventile, dazu Wasserkühlung und eine Ausgleichswelle zur Eindämmung der sonst unvermeidlichen Einzylinder-Vibrationen. 1987 folgte mit 92 Millimeter Bohrung und 74 Millimeter Hub eine 500er-Version mit exakt 492 ccm Hubraum.

Zu dieser Zeit liefen bereits Kontakte mit dem japanischen Handelsriesen Itoh & Company. Dort musste offenbar ein motorradverrückter Manager mit seiner Idee im positiven Sinne durchgedrungen sein. Denn es ist schon höchst ungewöhnlich, dass von solch einer Seite aus ein exklusives Kleinserienmotorrad angeschoben wird. Aber die Japaner hatten offenbar sehr konkrete Pläne. Von einem japanischen Designteam hatte man eine Konzep-

tion erstellen lassen, deren zentrales Bestandteil ein sparsam ausgeführter Gitterrohrrahmen in Brückenbauweise sein sollte. Darüber aufgesetzt eine schwungvoll zelebrierte Tank-Sitzbankkombination mit einer geradezu klassisch ausgeformten Halbschalenverkleidung samt Rundscheinwerfer. Eine ansprechende Mischung aus modernen und traditionellen Elementen. Alles wie geschaffen, um den legendären Marken- und Modellnamen „Gilera Saturno“ erneut zu beflügeln.

Speziell für den japanischen Markt war die 350er-Version gedacht, denn bis 400 ccm Hubraum darf der japanische Motorradfan nach einer recht einfachen Führerscheinprüfung in den Sattel steigen. Für die großen Klassen kommt die Führerscheinprüfung mit ihren Anforderungen an den Prüfling fast schon einer Pilotenlizenz gleich. Viel wichtiger war allerdings die Frage in der restlichen Single-Welt, ob die neue Saturno auch auf dem jeweils eigenen Motorradmarkt in den Handel kommen würde. Für Deutschland war



der Fall klar. Ab Sommer 1988 lief der Vertrieb über Piaggio-Deutschland, dem bekannten und gut vernetzten Vertrieb für die Vespa-Motorroller.

Verpackung und Machart des hierzulande immerhin 11500 D-Mark kostenden Schmuckstücks enttäuschte die Fans nicht. In Japan gab es sogar eine spezielle Isle of Man-Edition in zig verschiedenen Farben mit einem noch minimalistischer gehaltenen Sitzhocker. Eine Version, die dann offensichtlich Suzuki dazu inspirierte, das ähnlich gelagerte Modell Goose 350 aufzulegen. Auf jeden Fall bekam der Gilera-Kunde top Bremsen aus dem Hause Brembo, Marvic-Leichtmetallfelgen, Pirelli-Radialreifen und ein ebenso filigranes wie dank Stahlbauweise solides Fahrgerüst. Das alles schmeichelte zurecht dem Besitzerstolz. Etwas Ernüchterung trat lediglich beim Blick auf die Leistungsdaten ein. Brave 38 PS Spitzenleistung standen – wie beim 50er-Jahre-Original – zur Disposition. Genug für den Kurventanz über die echten Motorradstrecken im Hinterland, etwas dürf-

tig, wenn man sportlichen Einsatz bei einem SoS-Rennen auf der Liste hatte.

Aber dafür gab es die Viertaktexperten. Etwa die Dynotec-Truppe um Stefan Leiber, die den Gilera-Einzylinder mit massiven Tuning-Eingriffen auf 59 PS Spitzenleistung hochkitzelten. Vom Verkaufsstart weg war die „Nuovo Saturno“ ein Liebhaberstück. Daran hat sich nichts geändert. Für ein gepflegtes Stück muss man immer noch mindestens den alten Neupreis bezahlen, selbstverständlich umgerechnet in Euro. □

Offen laufende Kette. Das wurde im Test ebenso gerügt wie das kantige Tankende. Ab der ersten Kurve spielte das keine Rolle mehr. Dort war und ist die Saturno in ihrem ureigenen Element. Auch der bekannte Rennarzt Doktor Scholl fühlte sich im Gilera Sattel wohl

TECHNISCHE DATEN: Gilera Saturno 500, Modell 1988

Motor: Viertakt-Einzylindermotor, wassergekühlt. Vier Ventile über zwei obenliegende, Zahnriemengetriebene Nockenwellen und Schleppebel betätigt. Bohrung x Hub 92 x 74 mm, Hubraum 492 ccm, Verdichtung 9,5. Ein Dell'Orto-Vergaser PHM 40 VS. Kontaktlose Zündung, Elektro- und Kickstarter. Nassumpfschmierung. Spitzenleistung 38 PS (28 kW) bei 7250/min

Kraftübertragung: Primärtrieb Stirnräder. Mehrscheibenkupplung im Ölbad, klauengeschaltetes Fünfganggetriebe, Endtrieb über offen laufende Dichtringkette

Fahrwerk: Brückenrahmen aus Stahlrohr, Motor mittragend. Telegabel, hydraulisch gedämpft, Standrohr 40 mm. Stahlprofilschwinge mit Monofederbein und Umlenkhebel, Leichtmetall-Gussräder. Bereifung vorn 110/70VR17, hinten 140/70VR17. Vorn Scheibenbremse 300 mm, hinten 240 mm

Maße und Gewicht: Radstand 1395 mm, Sitzhöhe 780 mm, Tankinhalt 20 Liter, Gewicht fahrfertig vollgetankt 167 kg