



# GILERA GP 800

**Der Fall der Mauer oder: Die Mauer muss weg!**

**Mit dem Gilera GP 800 baut Piaggio den größten und stärksten Roller. Wie bisher kaum ein anderes motorisiertes Zweirad verbindet er die Konzepte der Roller- mit denen der Motorradfahrer-Welt. Bei einer Höchstgeschwindigkeit von rund 200 km/h stößt der Italiener in Bereiche vor, die bisher ausschließlich Motorradfahrern vorbehalten blieben**

Bisher war die Zweirad-Welt völlig in Ordnung, quasi Schwarz-Weiß gemalt: Auf der einen Seite gab es Roller und Motorräder auf der anderen. Beide hatten eigentlich nicht viel miteinander zu tun. Motorradler grüßen sich, wenn sie einander auf der Straße begegnen, ähnlich verhalten sich Rollerfahrer untereinander. Bevor aber ein echter Biker einem Roller-Spezi Verbundenheit signalisiert, fällt ihm lieber der Arm ab. Seit es die sogenannten Maxi-Scooter gibt, also Roller mit mehr als 500 Kubikzentimeter Hubraum und einer ausladenden Verkleidung, gerieten vor allem schlecht sehende Motorradfahrer schon mal in Versuchung, die Hand zum Gruß vom Lenker zu lösen, um dann noch rechtzeitig zurück zu zucken, wenn beim Näherkommen ein Automatik-Pilot identifiziert wurde.

Jetzt geht Piaggio als größter Roller-Hersteller weltweit einfach dahin und reißt die Mauern der bisher so geordneten Zweiradwelt ein: Mit dem Gilera GP 800 offerieren die Italiener ab November einen Automatik-Roller mit Lei-

stungsdaten, die auch in der Motorrad-Szene absolut konkurrenzfähig sind: 839 Kubikzentimeter Hubraum und 75 PS definieren den Begriff „Maxi-Scooter“ neu. Der Piaggio-Konzern, zu dem die Traditionsmarke Gilera gehört, die in zwei Jahren ihren 100. Geburtstag feiert, bietet nicht nur den leistungsstärksten, sondern auch den schnellsten Roller an, der je gebaut wurde. Als Höchstgeschwindigkeit werden 200 km/h versprochen, die bei ersten Testfahrten auf der italienischen Autostrada zwar nicht vollständig überprüfbar waren. Doch bei Tachanzeige 180 fühlte sich der Gilera-Scoot an, als habe er noch reichlich Potenzial für höhere Tempi. So wundert es nicht, dass sich die Piaggio-Verantwortlichen weniger an Fahrzeugen wie dem bisherigen Roller-Spitzenreiter, dem Suzuki Burgman 650, orientieren, sondern sich lieber mit einer Ducati Monster und einer BMW F 800 ST verglichen sehen möchten, die in der gleichen Leistungskategorie fahren. Herzstück des GP 800 ist der bereits im Jahr 2003 in der Gilera-Studie „Fer-



**Gilera vertraut auf analoge Instrumente**



**Um Vibrationen zu verringern ist die Auspuffanlage vom Rahmen entkoppelt**



**Dickes Ding: Mit allen Flüssigkeiten bringt es der GP 800 auf 275 kg**

ro" gezeigte Viertakt-Vau-Zwei mit damals noch 850 Kubik. Leicht abgewandelt werkelt er nun im neuen Vorzeige-Scooter. Bei der Motorenkonstruktion vertrauen die Ingenieure auf Bewährtes: Den Ventiltrieb mit einer obenliegenden Nockenwelle zur Steuerung der vier Ventile kennt man aus den haus-eigenen Quasar- und Leader-Motoren, der traditionelle Zylinderwinkel von 90 Grad ist gut ausbalanciert und vibrationsarm, der Antrieb kommt daher ohne Ausgleichswelle aus. Das Gemisch wird von einer Einspritzanlage mit zwei 38er Drosselklappenkörpern bereitgestellt.

Neben einer Doppelzündung sind die Trockensumpfschmierung und abge-schrägte Ventildeckel weitere Besonderheiten der ansonsten recht einfachen Konstruktion. Durch die kompakten Außenmaße der Einheit rückt der Motor schwerpunktünstig näher ans Vorderrad, andererseits wird der Weg der Kraft-übertragung minimiert. Der V-2 wird übrigens nicht als rollertypische Trieb-satz-schwinge verbaut – Leistung, Dimensionen und Gewicht würden diese Konstruk-tion einfach überfordern – sondern sitzt frei schwingend im robusten Rohr-rahmen und leitet seine Kraft über eine konventionelle Kette an das 15-zöllige Hin-terrad. Dieses wird von einer massiven Zweiarm-Leichtmetallschwinge geführt. Vom ursprünglichen Plan, einen Zahnriemen als Sekundär-antrieb zu verwenden, habe man sich aus „Marketing-Gesichtspunkten" wieder verabschiedet – ein Kettenantrieb sei dem Kunden vertrauter. Vermuten kann man indes auch finan-zielle Gründe, denn Motor und Antrieb sollen demnächst baugleich im Schwes-termodell Aprilia Mana ihren Dienst verrichten. Zwei unterschiedliche Entwick-lungen der Kraftübertragung kämen da deutlich kostspieliger.

Um Vibrationen zu verringern, ist außerdem die 2-in-1 Auspuffanlage vom Rahmen entkoppelt angebracht worden. Der in der Form an die Gilera-Ringe erinnernde Doppel-Endtopf zählt zu den optisch prägnanten Merkmalen des GP 800. Dank elektronischer Benzineinspritzung, Sekundärluftsystem und einem per Lambda-Sonde geregelten Katalysator ist sichergestellt, dass die entweichenden Emissionen der Euro 3-Norm entsprechen.

Sportliche Eleganz soll der GP 800 versprühen, doch auf den ersten Blick wirkt er vielmehr wie ein klassischer Tourensportler. Hinter der massigen Frontverkleidung bietet er die typischen Insignien eines bequemen Scooters. Die Sitzposition ist sehr aufrecht, auf der abgestuften Sitzbank finden zwei Personen reichlich Platz und an die mächtigen Haltegriffe für die Sozia lässt sich ein Topcase-Halter anbringen. Der ist für längere Fahrten auch von Nö-ten, denn unter der Sitzbank gibt es nur ein Staufach für einen einzelnen Jet-Helm, weitere Staumöglichkeiten fehlen ganz. Auch in der Frontverkleidung findet sich nicht einmal eine Ablage fürs Handy. Eine schöne Idee ist die elek-trisch über einen Schalter am Lenker in der Höhe verstellbare Windschutz-scheibe. Aber: je weiter die Scheibe hochgefahren wird, umso lauter werden die Windgeräusche. Auf Autobahn und Landstraße lässt man sich da lieber den Wind ungefiltert um den Helm wehen.

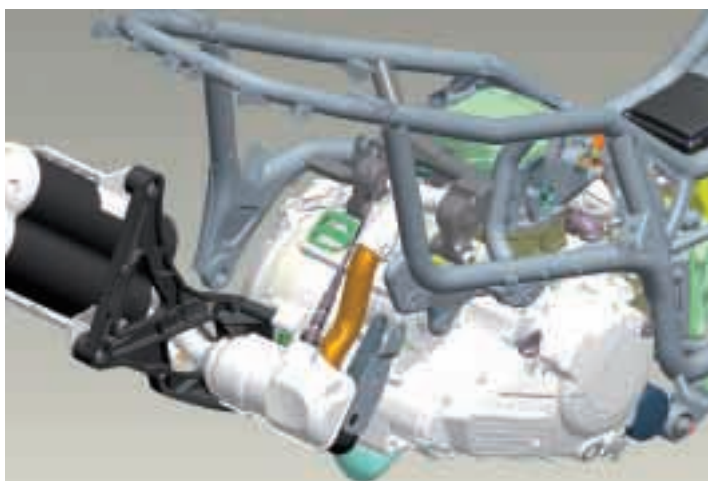
Innerhalb der Stadtgrenzen zählen ohnehin andere Dinge. Hier macht der GP 800 vor allem mit seinem guten Federungskomfort jede Menge Pluspunkte. Fahrbahnunebenheiten, Schlaglöcher und Bodenwellen schluckt die konven-tionelle Telegabel problemlos weg. Auch der seitlich platzierte, horizontal an-





### Außerhalb der Stadtgrenzen punktet der GP 800 mit seinem Federungskomfort

geschraubte Monoshock-Dämpfer verrichtet seinen Dienst anstandslos. Auch im Hochgeschwindigkeitsbereich läuft der GT 800 spurstabil geradeaus. Nur bei schnellen Fahrtrichtungswechseln spürt der Fahrer eine leichte Unruhe in der Telegabel. Über eine etwas straffere Abstimmung würden sich vor allem sportlich Ambitionierte freuen, zumal Schräglagen über 40 Grad Neigung weder von Hauptständer noch anderen Anbauteilen eingeschränkt werden. Denn das Federbein, mit jeder Menge Einstellmöglichkeiten in der Vorspannung gesegnet, besitzt keinerlei Dämpfungsverstellung. Ohne Fehl und Tadel sind die Bremsen. Schön auch, dass die Bremshebel in vier Stufen einstellbar sind. Für einen Roller darf man die Bremsen sogar als giftig zupackend bezeichnen. Die beiden mächtigen 300er Bremsscheiben vorne lassen in Verbindung mit der 280er Scheibe hinten die Frage nach einem ABS erst gar nicht aufkommen. Dennoch will Gilera im kommenden Jahr in einem weiteren GP 800-Modell das Antiblockiersystem serienmäßig an-



**Der Motor sitzt freischwingend im stabilen Rohrrahmen**

bieten. Zum Abstellen verfügt der Maxi zudem über eine Park-Bremse, die über einen Hebel in der Frontverkleidung bedient wird. Beim Aufbocken wird dem Fahrer richtig bewusst, dass der 800er mit „normalen“ Rollern auch gewichtsmäßig wenig gemein hat. Mit allen Flüssigkeiten befüllt, kommt er auf 275 Kilogramm Lebendgewicht, die auf den Hauptständer nur unter Aufbietung einiger Muskelkräfte zu hieven sind. Gewöhnungsbedürftig ist auch der große Wendekreis. Wendemanöver in einem Zug sind nur auf breiteren Landstraßen zu realisieren. Der niedrige Schwerpunkt und die niedrige Sitzhöhe lassen das Handling dann aber doch nicht zur weiteren Kraftprobe werden.

Mit dem Gilera GP 800 glaubt Piaggio, eine neue Kategorie Zweirad erfunden zu haben, das sowohl Roller- wie Motorradfahrer begeistern wird. In Italien wird das fraglos funktionieren, weil es dort keine annähernd so strikte Trennung zwischen Roller- und Motorradfahrern wie bei uns gibt. Für uns gilt das schon eher, denn welcher Rollerfahrer ist schon bereit 9400 Euro für einen Maxi-Scooter auszugeben - und welcher Motorradfahrer stellt sein Bike in die Ecke, um auf einem Automatik-Roller Platz zu nehmen? Da müsste er ja Angst haben, von den falschen Leuten begrüßt zu werden.

Norbert Meiszius



## Technische Daten

### Motor

**Bauart:** Zweizylinder-90°-V, Viertakt

**Gassteuerung:** vier Ventile, sohc

**Gemischaufbereitung:** elektronische Benzineinspritzung

**Zündung:** elektronische Doppelzündung

**Hubraum:** 839,3 cm<sup>3</sup>

**Bohrung x Hub:** 88,0 x 69,0 mm

**Verdichtung:** 10,5:1

**Kühlung:** Flüssigkeit

**Leistung:** 75 PS (55,2 kW) bei 7250/min

**Max. Drehmoment:** 76,4 Nm bei 5750/min

**Abgasreinigung:** G-Kat, SLS (Euro 3)

**Kraftübertragung:** CVT-Variomatik, Fliehkraft-Kupplung

**Sekundärtrieb:** Kette

**Lichtmaschinenleistung:** 450 W bei 6000/min

**Schmierung:** Trockensumpf

### Fahrwerk

**Rahmenbauart:** Stahlrohrrahmen

**Federung vorn:** Telegabel, ø 41 mm

**Federung hinten:** Aluschwinge, seitlich horizontal befestigtes Monoshock-Federbein, siebenfach in der Vorspannung einstellbar

**Federwege vorn/hinten:** 122/133 mm

**Bremse vorn:** zwei Scheiben, ø 3000 mm

**Bremse hinten:** eine Scheibe, ø 280 mm

**Bereifung vorn/hinten:** 120/70-16 / 160/60-15

**Räder:** Fünfspeichen-Leichtmetallguss

### Abmessungen

**Länge/Höhe/Breite:** 2237/k.A./790 mm

**Radstand:** 1593 mm

**Sitzhöhe:** 780 mm

**Tankinhalt:** 18,5 l (Super 95 ROZ)

**Leergewicht:** 245 kg

**Farben:** Schwarz / Rot

**Höchstgeschwindigkeit:** 200 km/h

**Beschleunigung:** 5,7 Sek. von 0 auf 100 km/h

### Preis/Garantie

Listenpreis: 9400,- Euro inkl. Nebenkosten