

MOTORRAD

vergleicht Honda CB 500
und Benelli 500



Unter den in Deutschland angebotenen Modellen der gehobenen Mittelklasse nimmt die 500er Honda Four den Platz ein, den sich jeder Verkaufschef für sein Modell erträumt: Sie ist die Meistverkaufte ihrer Klasse. Benelli will mit der 500 Quattro, deren Grundkonstruktion sich stark an die Honda Four anlehnt, in den 500er Vierzylindermarkt aktiv eingreifen und beweisen, daß nicht alles unbedingt aus dem fernen Osten kommen muß, um das Gelbe vom Ei zu sein. Als zur Zeit aktivster Repräsentant der europäischen Motorradindustrie will Benelli den Japanern und der Welt außerdem demonstrieren: „Seht her, auch wir können etwas!“ Können sie es vielleicht sogar besser? Was bietet das eine, was bietet das andere Modell? Wir sind der Frage nachgegangen und wählten als Norm-Vergleichsstrecke die schwierigste permanente Rennstrecke der Welt, die alle im täglichen Verkehr anzutreffenden Straßenbeschaffenheiten auf 22,8 Kilometer

500 FOUR

CONT



Länge vereinigt und noch einiges mehr: Den Nürburgring (bis zur Hohenrain-Schikane). Davon nehmen wir 22,3 Kilometer für die Vergleichsfahrten mit dem Kienzle-Fahrtschreiber in Anspruch, die Auswertung der mit spitzer Nadel in das wachsbeschichtete Fahrtschreiberblatt gezeichneten Fahrlinien zeigt dann unauslöschlich, wo die Stärken und Schwächen einer Maschine

TRA

Quattro

zum Tragen kommen. Und davon soll nun endlich die Rede sein. Eine Honda 500 hatten wir flugs zur Hand. Wir nahmen unsere Dauertestmaschine, die schon 12500 Kilometer unter den Rädern hatte, also genau die Hälfte der Dauertest-Distanz. Um mit gleichen Waffen gegen die Benelli anzutreten, erhielt sie in unserer Werkstatt ihre volle Serienmäßigkeit zurückverpaßt. Die kontaktlose Kröber-Zündung wurde gegen den Kontaktmechanismus getauscht, auf die Stahlfelgen wurde wieder die Original Bridgestone-Bereifung aufgezogen und – ebenfalls zähneknirschend –

zum Tragen kommen. Und davon soll nun endlich die Rede sein. Eine Honda 500 hatten wir flugs zur Hand. Wir nahmen unsere Dauertestmaschine, die schon 12500 Kilometer unter den Rädern

500 Four CONTRA Quattro



Die beiden Kontrahenten, oben die Honda, unten die Benelli. Die Four wirkt nicht nur aus diesem Blickwinkel kleiner, graziler, mehr aus einem Guß. Bei der Quattro sieht alles etwas derber, kräftiger gezeichnet und weniger elegant aus. Das fängt bei der Teleskopgabel und der vorderen Trommelbremse an und hört bei dem mächtigen Tank und dem wenig integrierten Rücklicht auf.

Fotos: Rauch (10), Mai (9), Reutter (2).

wurde auf den Federungs- bzw. Dämpfungs-komfort der Konis zugunsten der Serienmäßigkeit verzichtet und die Showa-Federbeine wieder eingebaut. (Nur die Lichtkanone H4 blieb im Lampengehäuse – denn sie ist für Ringzeiten nicht ausschlaggebend!). Die Benelli war etwas über 3500 Kilometer alt, sie hatte vorher auf der IFMA einem Rollenprüfstand als Leistungsspender gedient und mußte etwas auf Vordermann gebracht werden. Dies geschah aus Zeitmangel direkt am Ring in der Honda-Werkstatt des Meisters Kuhl in Barweiler, wo unter den gestrengen Augen der Schulungsleiter der beiden konkurrierenden Marken, (Neldner von Benelli bzw. Weda und Hartenstein von Honda-Offenbach) letzte Hand an die beiden Softmaschinen gelegt wurde und jeder der Beiden mit Argusaugen die Serienmäßigkeit der „Anderen“ besonders beachtete. Denn getreu dem Motto „Wie aus dem Laden“ sollte verglichen werden, was der Kunde für sein sauer verdientes Geld an realem Gegenwert bekommt – 5995 für die Honda und 6400 Deutsche Märker für die Benelli sind schließlich für Otto Jedermann kein leicht auszugebendes Taschengeld.

Im Äußeren wenig gemeinsam

Zweifelsohne wirkt die Honda in ihrer grazilen Zierlichkeit schon eher als treffend gestylte gehobene Mittelkläfflerin. Der inzwischen sichere Geschmack und die aufwendig angelegten Mittel der japanischen Designer wurden sichtbar gemacht: An der Honda paßt rundum alles wie die Faust aufs Auge. In der Farbgebung ist den fernöstlichen Schönheitschirurgen ebenfalls nicht so schnell das Wasser zu reichen – auch sie paßt und trägt wesentlich zur vorbildlichen Linie bei. Etwas derber und „mehr zum kräftigen Hinlängen gemacht“ wirkt die Quattro mit ihrem über 22 Liter fassenden, in der Zweckmäßigkeit allerdings kaum zu überbietenden, aber leicht kantig wirkenden Tank und der selbst nach hinten angestellten Sitzbank. Zum mächtigeren Gesamteindruck trägt noch die starke Marzocchi-Gabel mit der großen Trommelbremse bei. Glaubt man allerdings den augenblicklichen Überlegungen des „Ober-Rationalisierers“ der italienischen Motorradindustrie, des aktiven Alessandro De Tomaso, und weiß ferner, daß es bei Benelli auch eine Sechszylinder-750er gibt, liegt der Grund für die Überdimensionierung des Quattro-Äußeren klar auf der Hand: Das Fahrwerk mit allem Drumherum ist identisch mit dem der 750 Sei!

So kommt es auch, daß die Waage die optisch wahrnehmbare Gewichtigkeit der Quattro bestätigt: 230 Kilogramm fahrfertig bringt die Benelli aufs Tablett gegenüber nur 202 Kilogramm der Honda.

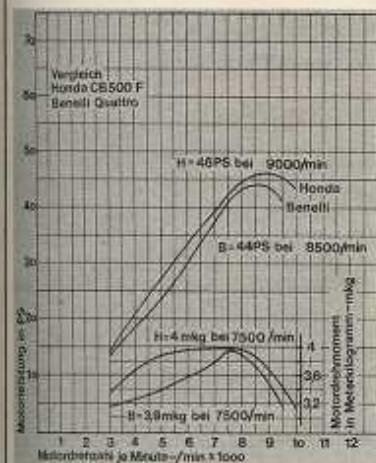
Die Motoren: Vier Zylinder plus Bekanntem...

So schnell von außen und mit gebührendem Abstand weiß der Betrachter nicht, welches Markenzeichen an welchem Motor stimmt oder welcher Deckel auf jenem Motor sitzt – so gleichen sich der Honda- und der Benelli-Motor. Anzahl und Stärke der Kühlrippen am

Zylinderblock, Anordnung und Form der Ventile, Lage der Kipphebelachsen, Form und Lage der Gehäuseschrauben und last not least, die Technik der Innereien – alles sieht so aus, als käme es aus einem Werk und vor allem von einem Reißbrett – oder aus einem Computer! (Auf die doch etwas zufällige Ähnlichkeit angesprochen, meinte ein Benelli-Mann auf der IFMA: „Ich kann's bald nicht mehr hören...“)

Gehen wir ins Detail der beiden Motoren. Geschmiedete Stahlkurbelwelle, fünffach in Gleitlagern gelagert; kurze, kräftige Pleuel mit geteilten Füßen, ebenfalls in Gleitlagern laufend, an denen die mit je zwei Kompressionsringen und einem Ölabstreifring bestückten Kolben (\varnothing 56 mm) ihr 50,6-Millimeterlanges Auf- und Ab verrichten.

Über ein in der Mitte der Kurbelwelle sitzendes Zahnrad wird die obliegende Nockenwelle von einer Kette angetrieben und betätigt über kurze Kipphebel die insgesamt acht Ventile – je eines für Ein- und Auslaß pro Zylinder. (Also kein aufwendiges, fortschrittliches Steuerungssystem, wie es 1965 die Konstruktion der 450er Honda mit zwei obliegenden Nockenwellen und Torsionsstäben anstelle normaler Ventillfedern bedeutete, sondern nach dem heutigen Stand der Technik gediegene ohc-Technik.) Gespeist wird jeder der Zylinder durch einen eigenen Vergaser mit 22-Millimeter Durchmesser, geliefert für Benelli von der Firma Dell'Orto, für Honda von Keihin. Beide Vergaserbatterien sind über Gestänge und eine kompliziert anmutende Mechanik miteinander verbunden, bei Honda sorgt je ein Gaszug für „auf“ und „zu“, während bei der Benelli die Rückstellung durch Feder geschieht.



Die Gastfabrik der Honda wirkt mit den gegossenen Leichtmetall-Betätigungshebeln und der insgesamt kräftigeren Mechanik vertrauenerweckender als die bei der Benelli aus Blechprofilteilen gefertigten Verbindungsteile, außerdem dient eine „Auf-Zu“-Betätigung mit zwei Gaszügen der passiven Sicherheit – wem schon einmal ein Gaschieber bei Full Speed hängen blieb, weiß solche Anordnung zu schätzen.

Auch der für die vier Einlässe gemeinsame Filterkasten der Honda ist günstiger ausgelegt als der der Benelli, wo sich die Luft für die beiden äußeren Zylinder mühsam durch

die verengte Ausgleichskammer durchquetschen muß.

Wenn beim Kaltstart der beiden Motoren mit dem Choke gespielt werden muß, läuft die Honda, bei der im Gegensatz zur Anreicherungsdüse der Benelli nur der Luftquerschnitt verengt wird, besser an. Die Benelli schießt sofort mit der Drehzahl auf über 5000/min, was besonders im Wiederholungsfall bei kaltem Motor zu Schmierungsproblemen an Nockenwelle und Kipphebeln im Zylinderkopf führen könnte.

Beide Auspuff-Anlagen sind in Form und Ausführung wieder verschieden, die Krümmer der Benelli weisen fünf Millimeter mehr Rohrdurchmesser auf als die der Honda. Auch im Sound sind sie deutlich zu unterscheiden, denn die Honda kann eindeutig zu den flüsternden Motorrädern gerechnet werden, während aus den Benelli-Kegeltöpfen ein deutlicher vernehmbares, allerdings immer noch sehr angenehm klingendes Furioso ertönt.

Unterschiedlich sind auch die Pferdchen, die beide Vierzylinder-Motoren entwickeln: 46 PS bei 9000/min die Honda und 44 PS die Benelli bei 8500/min. Während die erste offizielle Leistungskurve der Honda erst noch einer Korrektur bedurfte, um realistisch zu erscheinen, macht die Benelli-Kurve einen durchaus glaubhaften Eindruck. Wir haben diesmal die neueste Honda-Kurve eingetragen, die wir nach einigen Reklamationen endlich erhielten. Diese Kurve dürfte stimmen. (Es ist immer wieder seltsam, was bei ABE-Erstellungen alles durchgeht!) Der Vergleich mit der Benelli-Kurve zeigt, daß die Benelli bis 5500/min deutlich weniger zu bieten hat, auch läuft die Drehmomentkurve über den ganzen Bereich etwas ungünstiger, wenn auch die Benelli mit 3,9 mkg bei 7500/min nur knapp den Wert der Honda von 4,0 mkg bei gleicher Drehzahl verfehlt. Im Leistungsgewicht liegt die Honda ebenfalls günstiger: 4,4 Kilogramm pro bewegendem PS stehen 5,2 kg/PS der Benelli gegenüber.

Die Getriebe: Hier hört die Verwandtschaft auf

Der Mittelabtrieb mit einer Zahnkette von der Kurbelwelle zur Zwischenwelle, auf der dann der eigentliche Primärtrieb zur Kupplung sitzt, ist bei beiden im Übersetzungsverhältnis (Benelli: 3,266; Honda: 3,246) wie in der Konstruktion (Stoßdämpfer auf der Zwischenwelle) noch ähnlich. Doch im Getriebe selbst, das zwar in beiden Konstruktionen klauengeschaltet ist, weichen die Übersetzungsstufen dann erheblich voneinander ab.

Übersetzungsstufen	Honda	Benelli
i_{prim}	3,246	3,266
i_{sec}	2,0	2,118
I. Gang	2,353	2,455
II. Gang	1,635	1,714
III. Gang	1,269	1,27
IV. Gang	1,036	1,05
V. Gang	0,9	0,9
Gesamtstufen		
I. Gang	15,276	16,98
II. Gang	10,621	11,856
III. Gang	8,238	8,786
IV. Gang	6,726	7,263
V. Gang	5,843	6,226



Oben das Cockpit der Four: Instrumente klar und übersichtlich, darunter die Konsole mit den vier Kontrollleuchten. Unten bei der Quattro wirkt's etwas klobig, die Konsole allerdings ist zentraler postiert.

Mit der Bezugsdrehzahl von 10 000/min als Berechnungsgrundlage, die beide Motoren in den unteren vier Gängen mühelos erreichen, errechnen sich folgende Geschwindigkeiten in den einzelnen Gängen:

	Honda	Benelli
I.	76,6 km/h	68,9 km/h
II.	110,2 km/h	98,7 km/h
III.	142,0 km/h	133,2 km/h
IV.	174,0 km/h	161,1 km/h
V.	200,0 km/h	187,9 km/h

Man sieht also, daß die Benelli wesentlich kürzer übersetzt ist. Was für die Benelli den Vorteil hat, daß sie aus dem Stand trotz ihrer 28 Mehrkilogramm bis über 120 km/h besser beschleunigt und bei Soziusbetrieb – womöglich noch mit Gepäck – der fünfte Gang besser genutzt werden kann.

Über 120 km/h kommt dann die Leichtfüßigkeit der Honda zum Tragen. Selbst wenn „nur“ bei Nenndrehzahl geschaltet wird, sind folgende Geschwindigkeiten möglich:

	Honda (Nenndrehzahl)	Benelli (Nenndrehzahl)
	9000/min	8500/min
I.	68,9 km/h	58,6 km/h
II.	99,1 km/h	83,9 km/h
III.	127,8 km/h	113,2 km/h
IV.	156,6 km/h	136,9 km/h
V.	180,2 km/h	159,7 km/h

500cc **CONTRA** **Quattro**



Oben: Unter dem rechten vorderen Seitendeckel befindet sich bei beiden Maschinen die Unterbrecherplatte. Die Verrippung des Honda-Seitendeckels (links) ist nicht serienmäßig. Unter den hinteren Gehäusedeckeln sind die beiden im Ölbad laufenden Sechsscheiben-

Kupplungen verborgen. Unten: Motoransicht von links: die Benelli-Zylinder sind leicht nach vorne geneigt. Hinter den Seitendeckeln die 12 Volt Drehstrom-Lichtmaschinen. Auch das Zündschloß ist bei beiden an der gleichen Stelle postiert.

Die Nenndrehzahl der Honda wird mit aufrecht sitzendem Fahrer im fünften Gang selbst bei günstigen Witterungsverhältnissen nicht erreicht — hingegen läuft die Benelli auch mal eine Autobahnsteigung im letzten Gang hinauf. Dem wäre nur entgegenzuhalten, daß der Motor der Honda, wenn man im letzten Gang dahinfährt, weniger Drehzahlen produzieren muß und somit weniger Verschleiß anfallen kann. Kann deshalb, weil der 500er Honda-Motor selbst unter Fahrern, die ihn grundsätzlich nur drehen lassen, eine erstaunliche Haltbarkeit bewiesen hat — die Benelli wird der Honda auch hier — hoffentlich — nicht nachstehen.

Im Verhältnis Getriebeabstufung zur gebotenen Motorleistung kann die Benelli also ein deutliches Plus verbuchen.

Die Fahrwerke: Annähernd gleich und doch so anders

Der eigentliche Rahmen besteht bei der Honda aus gemufften Rohren mit einem aus Profiltteilen bestehenden Rückgrat. Die ganze Konstruktion ist einschließlich der Kastenprofil-Hinterradschwinge und der Teleskopgabel sehr steif, jedoch kommen im direkten Vergleich mit dem durchweg aus Rohren gefertigten Benelli-Rahmen einige Zweifel, ob die Japaner nicht doch ein wenig zu forsch ihre Rahmen zusammenschustern — die Schweißnähte des Honda-Rahmens halten einem Vergleich mit den sauber gezogenen Raupen der Benelli nur schwerlich stand. Auch hat die Honda an den Muffstellen einige offene Spalten zu bieten, in die der Rostteufel bequemen Eingang findet. Vergeblich sucht man bei der Benelli nach solchen Stellen — alles sieht nach liebevoller Schweißverarbeitung aus.

Der Wunsch nach anderer Bereifung bei der Honda vorn und hinten und bei der Benelli vorn, wo ein Vollrille von Pirelli montiert ist, kam auf dem Ring schnell auf. Besonders an einem Regentag am Metzgesfeld, wo eine einen Kilometer lange Baustelle die schnellen Kurvenpassagen mit dem unvermeidlichen Baudreck zierte — die Honda schob hier über beide Räder durch das Geschmier, während die Benelli immer mit dem Vorderbau über die schräg angefasten Randsteine abwandern wollte. Umbereifen ist also bei beiden Maschinen für schnelle, sicherheitsbewußte Fahrer schlecht zu umgehen.

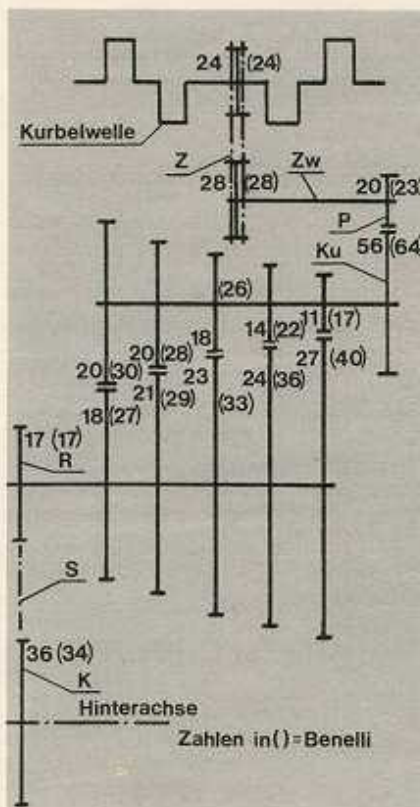
Über Federbeine japanischer Machart ist schon viel gesagt bzw. geschrieben worden. Am Ring zeigte sich allerdings, daß mächtig verbessert wurde, wenn auch der höchste Standard, wie ihn bei Motorradfederbeinen bislang nur Koni zu bieten hat, noch lange nicht erreicht ist. (Und wahrscheinlich auch nie erreicht wird, weil angeblich dem Hauptkunden Amerika auch so Genüge getan ist.) Doch auch die Cerianis in der Benelli ließen nach einigen scharfen Runden mächtig nach, wenn auch gleichmäßig und nicht so unterschiedlich wie die Original-Honda-Federbeine.

Über die Vorderradgabeln ist nichts wesentlich Schlechtes zu berichten, sie nahmen die weitgehend planer gewordenen Straßenebenenheiten des Ringes recht lässig auf

und verzogen sich auch beim Bremsen nicht merklich.

Ausstattung und Zubehör: Verbesserungen wünschenswert

Am funktionellen Instrumentarium, das vom Fahrer mit den Händen bedient und mit den Augen abgelesen wird, hat die Honda einiges an Bewährtem zu bieten. Da sind zum einen die sehr übersichtlichen, genau und ruhig anzeigenden Tachometer und Drehzahlmesser (die im Zuge der Modellpflege durch die der 750er ersetzt werden sollen, die noch ein ganzes Stück besser abzulesen sind!) und die auf der Konsole angeordneten Kontrollleuchten, an denen es auch kaum etwas auszusetzen gibt. Es sei denn, man fände sie zwischen den Instrumenten noch besser im



Getriebschema für beide Modelle:
Die Buchstaben haben folgende Bedeutung: Z = Zahnkette; Zw = Zwischenwelle; P = Primärtrieb; Ku = Kupplung; R = Ritzel am Getriebeausgang; S = Sekundärtrieb (Rollenkette $\frac{5}{8} \times \frac{3}{8}$ Zoll); K = Hinterrad-Zahnkranz.

Blickfeld postiert. Zum anderen sind die mit Kunststoffolie überzogenen Hebel für Kupplung und Bremse in ihrer Griffgünstigkeit kaum zu übertreffen. Die leichtgängige Kupplung und die nicht mit übermäßigem Kraftaufwand bedienbare Scheibenbremse bestätigen den sehr guten Gesamteindruck. Dieser wird nur durch die mit harten Rippen bestückten Plastikgriffe etwas gemindert, die

bei längerem Fahren mit dünnen Handschuhen ihre Zeichen in den Handflächen des Fahrers hinterlassen. Auch die Schaltereinheiten sollten ein wenig deutlicher gezeichnet sein, es würde der Bedienbarkeit — besonders mit dicken Handschuhen — sehr zugute kommen.

Die Sitzposition für den Fahrer ist vorbildlich, die umklappbaren „Sicherheitsfußrasten“ signalisieren dem Fahrer bei Schräglage den Punkt, der füglich nicht überschritten werden sollte. Fürs Hinterteil des Sozius wünscht man sich wenigstens 50 Millimeter mehr Sitzbanklänge, damit man nicht dauernd auf der Kante sitzt.

Bei der Benelli hingegen verwünscht man die gesamte Schalterfabrik, denn Unpraktisches war selten an einem Zweirad. (Ausgenommen der Schalterklimbim an den italienischen Marken der sechziger Jahre.) Auch die Instrumente, so modernistisch sie sich geben, lassen die klare Ablesbarkeit des Konkurrenzmodells vermissen.

Wesentlich besser sind allerdings die Gummigriffe, deutlich ungünstiger aber die Hebel für Kupplung und Bremse. Besonders letzterer ist in Notsituationen — womöglich noch von einem kurzbefingerten Fahrer — nur durch Umgreifen schnellstmöglich erreichbar; so wirkungsvoll die Trommelbremse der Benelli in ihrer Verzögerung auch ist, bei den schnellen Ringrunden, wo es oft auf „Gas- und-an-die-Bremse“ ankommt, machte die Benelli ihr deutlichstes Minus in Sekunden.

Auch die Sitzposition ist für den Fahrer sehr gut, nur die Fußrasten sind nicht federbelastet und stellen sich nach Schleifkontakt mit der Straßenoberfläche nicht von selbst in ihre Ausgangslage zurück.

Die Sitzbank ist genauso „kurz“ wie die der Honda (670 Millimeter), aber durch den längeren Tank der Benelli ist die Sitzbank weiter hinten angebracht. Das führt zur besseren Nutzung im Zweipersonenbetrieb und der Hinteraufsitzende fühlt sich nicht so beeengt. Sichtgünstiger sind auch die Kontrolleuchten zwischen den Instrumenten angebracht, separat sitzt eine zu klein geratene Kontrolle für die Richtungsanzeiger am rechten bzw. linken oberen Ende der Armaturentafel.

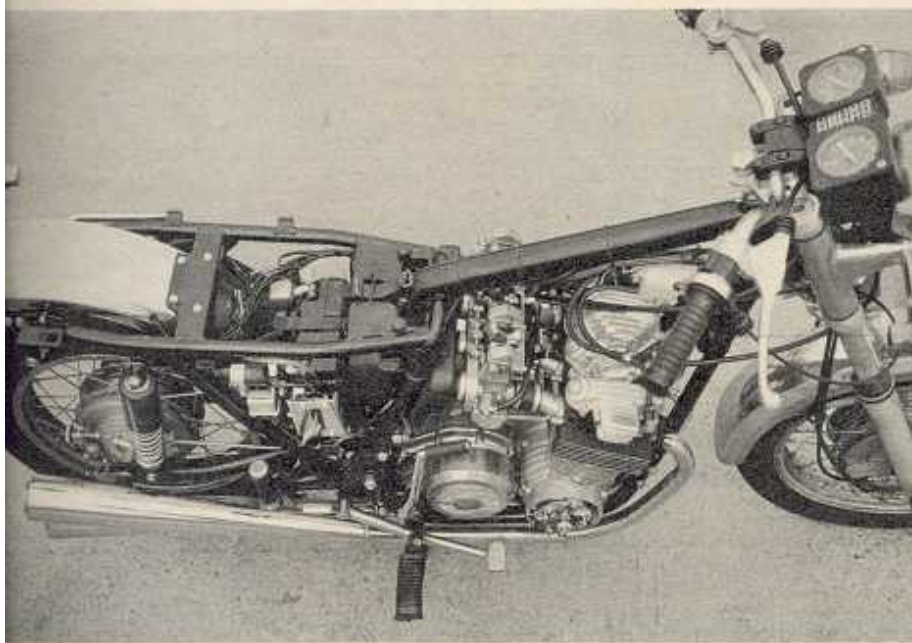
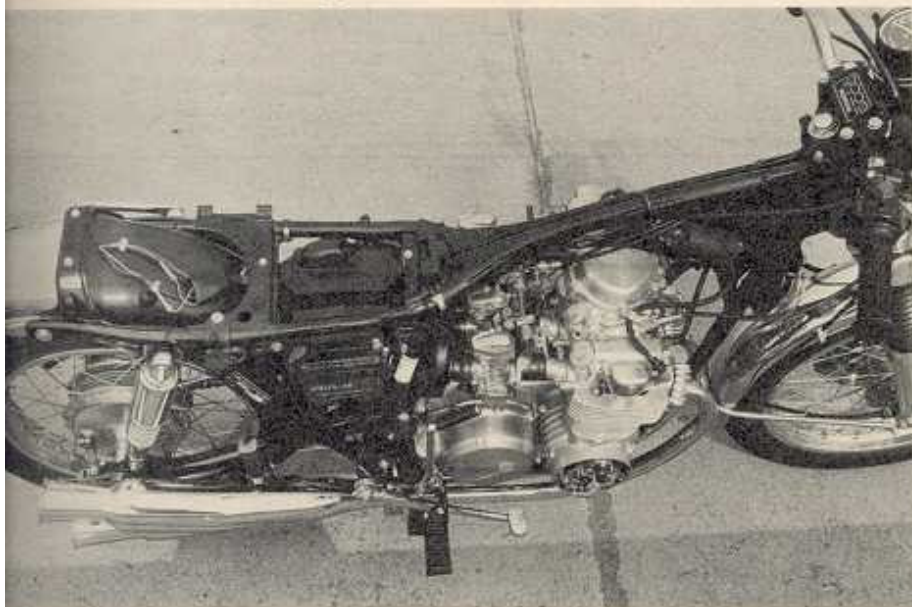
Die Ringzeiten und ihre Hintergründe

Abschnitt 1: bis zur Nordkehre; Streckenkilometer 1,8. Gefälle bis 4%; Steigung bis 5%.

	Zeit in Sekunden	Max. err. Höchstgeschwindigkeit	Durchschnittsgeschwindigkeit
Honda	55	155 km/h	117,8 km/h
Benelli	60	156 km/h	108 km/h

Trotz der besseren Beschleunigung von ganz unten heraus muß die Benelli hier fünf Sekunden hinnehmen, da erstens die Verzögerung vor der Süd- bzw. Nordkehre bei der Benelli mehr Zeit in Anspruch nimmt, und die Honda aufgrund etwas größerer Bodenfreiheit schneller um die lange Südkehre herumkommt.

Abschnitt 2: Durch den Hatzenbach bis Hoch-eichen; Streckenkilometer 3,3. Gefälle bis 10%.

300 FOUR**CONTRA Quattro**

Letzter Blick auf die „entkleideten“ Exemplare unseres Vergleichs. Oben die aus japanischer, unten die aus italienischer Fertigung. Unter dem Rahmenrückgrat geht es bei der Honda, speziell im Rohrviereck, unter dem Batterie, Ansaugeräuschkämpfung und Luftfilterung sitzen, aufgeräumter zu. Ansonsten sind die Anordnung der Viervergaserbatterie, die Gestaltung der Ventilabdeckschrauben bis zum Sitz der beiden Zündspulen und der Verlegung der Zündkabel nahezu identisch. Ganz unten: Aus dieser Perspektive wird optisch klar ersichtlich, warum in den Benelli-Tank (links) über acht Liter mehr Benzin hineinpassen.

	Zeit in Sekunden	Max. err. Höchstgeschwindigkeit	Durchschnittsgeschwindigkeit
Honda	53	135 km/h	101,9 km/h
Benelli	52	145 km/h	103,9 km/h

Hier, im kurvenreichen Bergabstück, ist die Benelli dank ihrer um volle 10 km/h höheren Endgeschwindigkeit schneller – aber nur um eine Sekunde! Die Honda läßt den Fahrer hier spüren, daß sie knapp 30 Kilogramm leichter ist und sich demnach problemloser von einer Schräglage in die andere werfen läßt. Auch muß doch die eine oder andere Kurve angebremsert werden, und das geht bei der Honda mit zwei Fingern, während die Benelli eine ganze Hand am Bremshebel verlangt.

Abschnitt 3: Über Flugplatz bis zur Arembergkurve; Streckenkilometer 5,7; Gef. bis 9%; St. bis 10%.

	Zeit in Sekunden	Max. err. Höchstgeschwindigkeit	Durchschnittsgeschwindigkeit
Honda	63	170 km/h	137,1 km/h
Benelli	66	178 km/h	130,9 km/h

Aus der Hatzenbach kommen beide Motorräder etwa gleich schnell mit knapp 80 km/h heraus, doch verliert die Benelli an den beiden Bergaufstücken durch ihr schlechteres Leistungsgewicht an Zeit. Aber über die Schwedenkreuz-Kuppe läßt sie sich wieder viel „bequemer“ und ohne leichtes Magendrücken des Fahrers bewegen; Hier kommt das bessere Fahrwerk zum Tragen.

Abschnitt 4: Durch die Fuchsröhre zum Adenauer Forst; Streckenkilometer 7,15; Gef. bis 11%; St. bis 9%.

	Zeit in Sekunden	Max. err. Höchstgeschwindigkeit	Durchschnittsgeschwindigkeit
Honda	42	158 km/h	124,3 km/h
Benelli	42	175 km/h	124,3 km/h

Hier könnte die Benelli „Meter machen“, doch die Bremse hat sich zum extremen Anbremsen des langsam durchfahrenen Adenauer Forstes noch nicht von der Gewalttour vor der Arembergkurve erholt, der Bremshebel läßt sich fast ganz bis zum Anschlag ziehen. Im Grund der Fuchsröhre wären höhere Geschwindigkeiten möglich gewesen, wenn es dort nicht noch vereinzelt naß gewesen wäre – die Benelli hätte da bestimmt deutlich gewonnen, sie ließ sich nämlich problemloser durchfahren. Ja, hätte, wenn ...

Abschnitt 5: Über Metzgesfeld zum Kallenhardt; Streckenkilometer 8,35; Gef. bis 7%.

	Zeit in Sekunden	Max. err. Höchstgeschwindigkeit	Durchschnittsgeschwindigkeit
Honda	40	147 km/h	108 km/h
Benelli	39	150 km/h	110,8 km/h

Hier war eine Baustelle, die beiden Motorrädern einschließlich den Fahrern von der Bereifung her Schwierigkeiten machte: Die Honda ging über beide Räder, die Benelli schob über das Vorderrad weg.

Abschnitt 6: Über die Wehrseifen-Spitzkehre durch Breitscheid bis Ex-Mühle; Streckenkilometer 10; Gef. bis 10 %; St. bis 7 %.

	Zeit in Sekunden	Max. err. Höchstgeschwindigkeit	Durchschnittsgeschwindigkeit
Honda	51	136 km/h	116,5 km/h
Benelli	51	139 km/h	116,5 km/h

Zwischen Kallenhardt und Wehrseifen ist eine langgezogene, sehr wellige Rechtskurve, in der die Benelli wesentlich ruhiger liegt.

Abschnitt 7: Durch die Bergwerkkurve die lange Steigung zum Karussell; Streckenkilometer 13,9; St. bis 16 %.

	Zeit in Sekunden	Max. err. Höchstgeschwindigkeit	Durchschnittsgeschwindigkeit
Honda	123	150 km/h	114,2 km/h
Benelli	125	153 km/h	112,3 km/h

Hier kommt das besser abgestufte Getriebe der Benelli zur Geltung: Sie krabbelt im fünften Gang mit über 8000/min die lange Steigung hinauf, während mit der Honda der Vierte fast voll ausgedreht werden muß. Doch die Steigung hat einige leichte Kurven, die mit der Honda schneller gefahren werden als mit der Benelli – vor allem auch die Rechtskurve vor dem Anstieg zum Karussell.

Abschnitt 8: Hohe Acht, Wippermann, Eschbach, Brünchen bis zum Pflanzgarten;

Streckenkilometer 16,6; Gef. bis 10 %; St. bis 16 %.

	Zeit in Sekunden	Max. err. Höchstgeschwindigkeit	Durchschnittsgeschwindigkeit
Honda	92	135 km/h	105,7 km/h
Benelli	90	140 km/h	108 km/h

Trotz des „Achterbahn“-Charakters, den die Strecke hier besitzt, wo eigentlich die Honda vorn sein müßte, macht die Benelli zu Recht zwei Sekunden gut: Ihr Fahrwerk macht besonders über die beiden Sprunghügel keine Sperenzchen, auch muß nicht so viel geschaltet werden wie bei der Honda.

Abschnitt 9: Über den Schwalbenschwanz und den Galgenkopf bis zum Beginn der Endgeraden, der Döttinger Höhe; Streckenkilometer 20; St. bis 13 %; Gef. bis 8 %.

	Zeit in Sekunden	Max. err. Höchstgeschwindigkeit	Durchschnittsgeschwindigkeit
Honda	91	147 km/h	134,5 km/h
Benelli	87	158 km/h	140,7 km/h

Jetzt legt die Italienerin aber los – wenig Schaltarbeit mit einem guten Fahrwerk, das sich am Galgenkopf positiv auswirkt.

Abschnitt 10: Die Endgerade bis zur Hohentrain-Schikane, dem Endpunkt unserer Meßfahrt; Streckenkilometer 22,3; Gef. bis 8 %; St. bis 9 %.

	Zeit in Sekunden	Max. err. Höchstgeschwindigkeit	Durchschnittsgeschwindigkeit
Honda	54	163 km/h	153,3 km/h
Benelli	54	167 km/h	153,3 km/h

Beide Maschinen dieselbe Zeit – die „Nur“-Höchstgeschwindigkeiten sind wegen halb aufrecht sitzender Fahrer (der Fahrtschreiber erlaubt kein Klitzkleinmachen) und etwas Gegenwind erklärbar und absolut genau. Die Honda ist zwar volle fünf km/h langsamer als die Benelli, hat aber etwas schneller ihre 163 erreicht und fällt auf der kurzen Steigung nicht so merklich ab wie die Benelli mit ihren Mehr-Pfunden und Weniger-PS.

	Rundenzeit	entsprechend einem Durchschnitt von
Honda	11 min 04 sec	120,8 km/h
Benelli	11 min 06 sec	120,5 km/h

So. Warum wurde nicht schneller gefahren? Weil Witterung und Baustelle es nicht erlaubten. Um wieviel ist die Honda schneller? Um nur ganze zwei Sekunden – das sind 66,97 Meter Rückstand für die Benelli auf eine Runde Nürburgring. Oder 0,00300304 Prozent; Fazit: Zwei fast gleichwertige Motorräder.

