



*Ernst "Klacks" Leverkus ist wieder verliebt: seine neue Honda Clubman TT hat es geschafft!*

**W**ir stellten uns in den 50er und anfangs der 60er Jahre vor, wie wunderbar es sein würde, wenn es von den englischen Einzylinder-Rennmaschinen AJS 7 R oder Norton-Manx für normalen Straßenverkehr 'zivilisierte', in Serie produzierte, zulassungsfähige und bezahlbare (!) Repliken geben würde, deren Leistung gewöhnlichem Bedarf angepaßt war.

Es gab sie nicht, und die Träume blieben unerfüllt. Es gab stattdessen die BSA Gold Star, die Norton International und später die Velocette Thruxton. O.k., aber die konnte nicht jeder von uns bezahlen. Die letzte

**Honda GB 500 Clubman:**

## Alles in einer und ganz modern:

• AJS Boyracer • BSA Goldstar • EXELSIOR-Manxman • MATCHLESS G50 • NORTON Inter • RUDGE Ulster • VELOCETTE Thruxton

Ein Erlebnisbericht von Ernst "Klacks" Leverkus

Norton-Inter 30 von 1958 z.B., 490 cm<sup>3</sup>, 30 PS bei 5500/min - noch einmal 50 Stück gemacht - erzielte bei einer Sotheby-Versteigerung in London 1986 mit 200 Meilen auf dem Tacho in "excellent brandnew condition" 64.000 DM. Ich gab den Norton-Inter-Traum auf.

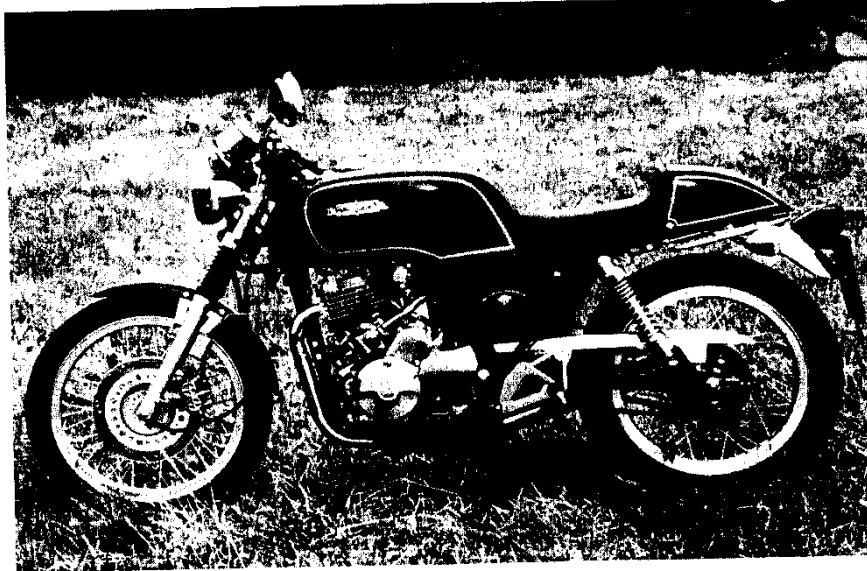
Im Frühjahr '91 waren wir Ehrengäste bei Beatrix' und Norton-Pauls Hochzeit in Salzkotten, da kriegte ich den 'Rückfall'. Ratet, was Paul seiner lieblichen Angetrauten zur Hochzeit schenkte? Na? Was? Ich verrät's Euch: ein Motorrad! Klar doch, die jungen Damen lieben heute sowas und wissen auch genau, was sie wollen. In diesem Fall eine aus den USA importierte 'AJS-7-R-BSA-Gold-Star-Matchless-G-50-Norton-International-Velocette-Thruxton'.

So sah jedenfalls die blitzblanke Maschine in dunkler Lackierung mit Goldlinierung und Einmann-Höcker-Sitzbank von weitem aus, die der Norton-Richter aus Soest really himself in den Saal auf das Tanzparkett der Glücklichen zu Füßen fuhr. Kreuzdonner! Das war ja genau das Ding - jaaa, unser Replika-Traum von früher, dieser ganz verrückte!

Beatrix fiel ihrem Paul um den Hals, und ich hatte ein intensives Gespräch von fünf Minuten mit dem Importeur aus Soest, und wenige Wochen später kamen Paul und Beatrix hilfreich mit dem Trailer und brachten mir meine 'AJS-7-R-Norton-Manx-und-so-weiter-Replika', diese Honda GB500 Clubman, vor die Garage im Schwäbischen Wald. Wir feierten wieder eine Motorradtaufe, und jetzt sind schon einige hundert Meilen abgehämmert.

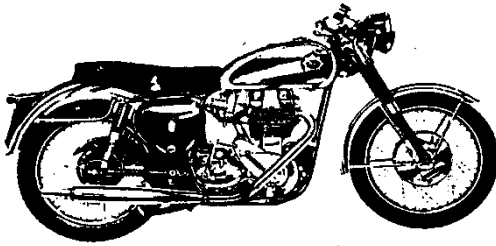
Honda GB 500 Clubman - tja, dieses Motorrad wurde seinerzeit parallel zur 500er Honda-Einzylinder XBR 500 entwickelt. Der technische Vater war Hiroshige Iwase (heute im Honda-Versuchszentrum in Ohio USA tätig), und zu dem Konzept trug speziell in Amerika die dort zu beobachtende Wiederbelebung des klassischen Motorrads á la Tourist Trophy bei. Ihr wißt ja - Isle of Man und so.

Zuerst kam 1981 eine GB 250 Clubman, dann aber ein

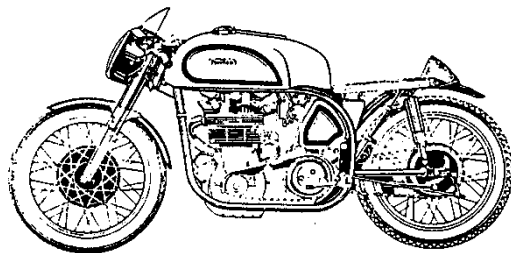


## Magazin

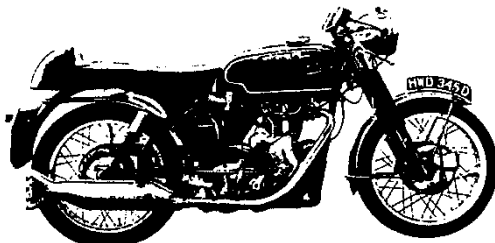
5



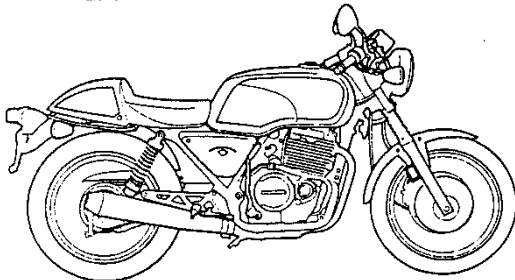
1961: BSA Gold Star



1962: NORTON Manx



1964: VELOCETTE Thruxton



1989: HONDA GB 500 Clubman

Bilder: Archiv Rogge

Modell-Reihe GB 400/500/400 MK II. Maschinen, von denen wir hier in Europa nichts wußten, und wovon die GB 500 das interessanteste Stück im Zusammenhang mit der Herkunft seiner Idee wurde. Aber Honda baute diesen Typ 1989 seltsamerweise ausschließlich für Amerika, und die Stückzahl blieb als Exklusivität beschränkt. Nur 4584 Einheiten wur-

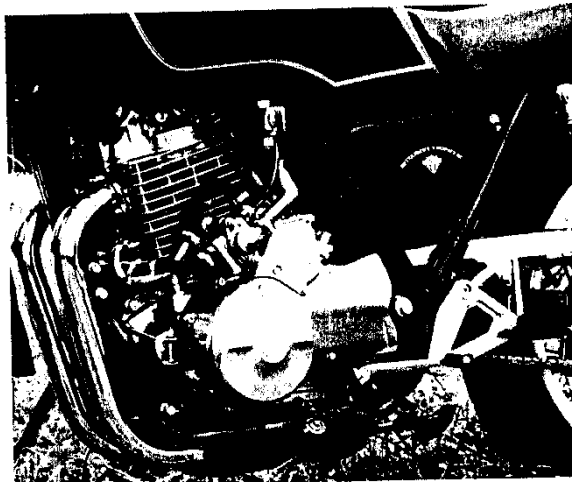
**Foto oben:**  
Der Motor ist ein 500er Einzylinder.  
**Foto rechts:**  
Klassisch - Tourist Trophy.  
**Fotos:** Archiv Rogge

den in die USA exportiert, 1727 blieben auf dem japanischen Markt.

Danach stellte man die Produktion gleich wieder ein, weil inzwischen u.a. auch das Konzept der NTV-Zweizylinder-V-Modell-Reihe 400 und 650 als paraklassisches Allround-Motorrad feststand - die 650er für Europa.

Der Motor meiner Clubman hat mit 92 x 75 mm Bohrung und Hub 498,6 cm<sup>3</sup> Hubraum; ein Hubverhältnis von 0,82

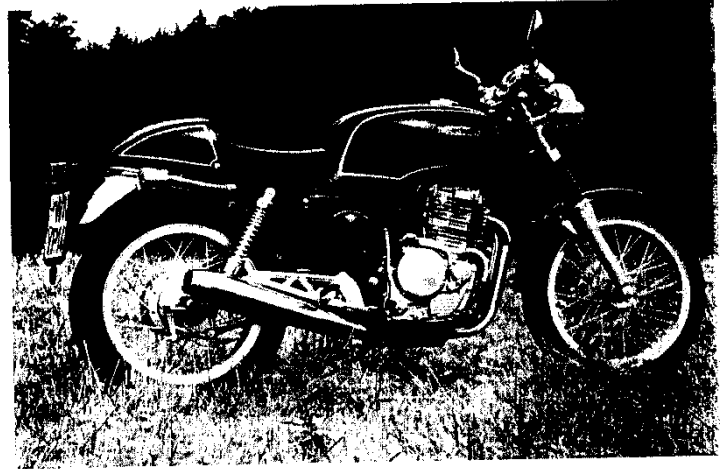
(Kurzhuber); Verdichtung 8,9; durch Kette angetriebene obenliegende Nockenwelle; vier vollradial angeordnete hängende Ventile; Trockensumpf-Schmierung mit Eaton-Ölpumpe; Unterdruck-Vergaser; eine Leistung von 44 PS/32 kW bei 7000/min; 88,2 PS/Liter Hubraumleistung; Kolbengeschwindigkeit bei 7000/min = 17,5 m/s; Leichtmetall-Zylinder; Abgasrückführung; Elektro- und Kickstarter. Auspuffanlage 2 in 1 mit Vordämpfung. Fahrgeräusch 82 dB. Weiter Ölbad-Kupplung; Fünfgang-Getriebe; nach rückwärts gerichteter Fußschalthebel; Kettenantrieb des Hinterrades; Rohrrahmen mit doppelten Unterzügen; hydraulisch gedämpfte Telegabel, 150 mm Federweg; hinten kastenförmige Schwingenhölme mit fünffachver-



stellbaren, hydraulisch gedämpften Federbeinen, 97 mm Federweg; Einmann-Höckersitzbank; Speichenräder; vorn hydraulisch betätigte Scheiben-, hinten Trommelbremse; 16,5 l Benzintank, normal bleifrei; 3 Liter Öl; Schlauch-Bereifung, vorn 90/90-18 51 S, hinten 110/80-61 S; Meilen-Tacho mit Tageszähler, Drehzahlmesser; Signal-Lampe u.a. auch für Seitenständer (Maschine fährt nicht mit ausgeklappter Seitenstütze an!). Radstand 141,2 cm; Sitzhöhe 79 cm; Bodenfreiheit 16 cm; größte Breite 68 cm; Gesamtlänge 210 cm. Leergewicht mit vollem Tank 178 kg. Höchstgeschwindigkeit 170 km/h.

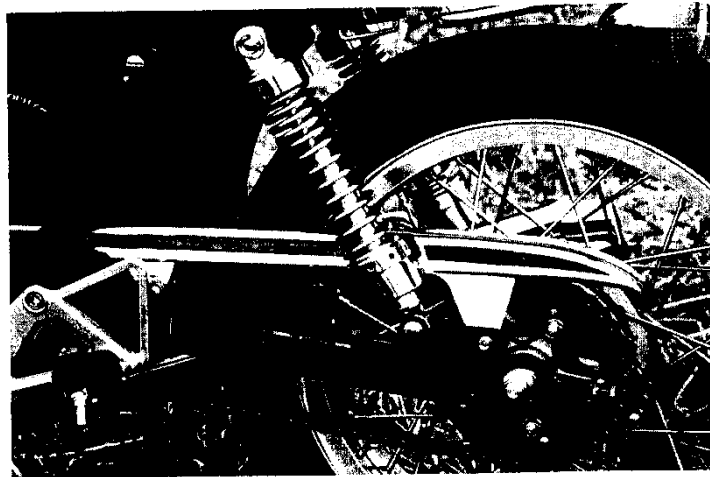
Das wäre so der Stammbaum und die technischen Hauptdaten der japanischen Lady mit der englischen Typenbezeichnung 'GB 500 Clubman' und der Beschriftung 'Tourist Trophy' auf den Seitendeckeln. In erster Linie überrascht wieder einmal die Bemühung von Honda, in jede Marktlücke etwas Brauchbares zu schieben. Dann aber wundert man sich, daß hierzulande und auch sonst in Europa die Honda-Niederlassungen nicht erkannt haben, daß die Linie klassischer Sportmaschinen der 50er und 60er Jahre, kombiniert mit modernster Technik, stark ankommt.

Nun, die Clubman als XBR 500-Parallelkind ist auf keinen Fall ein Oldie, sondern ein flottes Motorrad der heutigen Zeit: ohc-Einzylinder mit Schwungausgleich im Kurbeltrieb, vollradiale vier Ventile, E- und Kickstarter, dazu bleifreier Sprit, Abgasrückführung und geringstes Fahrgeräusch = Umwelt-



*Foto oben: "Zwischen 5800 und 6200 gibt es kurz etwas spürbare Frequenzen im Lenkergriff, aber überhaupt nicht zu vergleichen mit früherem urigen Hammerrasseln der good old Singles. Das Gebiß bleibt fest."*

*Foto unten: "Hinten kastenförmige Schwingenholme mit fünffachverstellbaren, hydraulisch gedämpften Federbeinen, 97 mm Federweg; Einmann-Höckersitzbank; Speichenräder; vorn hydraulisch betätigte Scheiben-, hinten Trommelbremse."*  
Fotos: Archiv Rogge



schutz. Damit ist man bestimmter Styling-Wünschen nach Speichenrädern und einem speziellen 'TT-Flair' nachgekommen. So ähnlich wie mit dem Yamaha-Bestseller SR 500 dem Allrounder mit dem Horex Touch der 50er Jahre.

Natürlich, liebe Freunde, kommt niemand auf die verruchte Idee, da mit echten kostbaren Oldies zu nah zu kommen. Und da diese Geschichte in erster Linie ein Erlebnisbericht ist, möchte ich sagen, daß dies Motorrad für mich zeitlos und nicht anderes ist, als eine Erfüllung im merwährender Träume über viel Jahre hinweg.

Da es also sowas in unseren Ländle offiziell von der Werksniederlassung Honda-Deutschland nicht gibt, habe ich es - noch fabrikne konserviert und 1989 als Numme 676 der ganzen Baureihe produziert - aus den USA über den grauen Handel beim Norton-Richter bezogen. Mit KFZ-Brief (!), Betriebsanleitung und Werkstatt-Handbuch (!) in englischer Sprache, aus dem klar hervor geht, daß das Problem Ersatzteil kein Thema ist, solange solche von der XBR 500 zu haben sind.

Mein langjähriger Honda-Händler hier im Nachbarort - bisher für Motorräder und Autos - , der wegen der Motorrad-Modell- und Marktpolitik mit dem Management der deutschen Niederlassung in Offenbach im Clinch ist und ab sofort nur noch Autos verkauft, hat meine neue feine Clubman gleich interessiert bewundert. Sein - sowie andere - Lager und die Werkstatt stehen im Bedarf: fall jederzeit zur Verfügung, obwohl

## Magazin

7

das Motorrad nicht aus seinem Geschäft stammt.

So - und nun fahren wir. Sitzposition: fast wie in die Maschine eingepaßt trotz 1,79 m Fahrerlänge. Es ist keine Tourenposition, es ist Nürburgring-Nordschleifen Sitzhaltung - naja, und die kann ich immer stundenlang einnehmen. Benzinhahn auf, Seitenstütze mit linkem Haxen reingedrückt, Zündschlüssel-Position eins, Abblendlicht leuchtet automatisch, Chochebel mit Daumen links auf "on" geschoben, kein Gas, Starterknopf gedrückt - Motor läuft und pendelt nach einer Minute auf 1200 Touren. Ihn noch eine Minute leise schnurren lassen, bis das Öl überall hingepumpt ist, dann Kuppelung gezogen (geht superleicht!), erster Gang rein, Gas auf - los geht's. Nach etwa zwei Kilometern, nicht über 4000/min im dritten Gang, Chochebel mit linkem Daumen ausgeschoben, und nun kommen wir zur Sache, Schätzchen. 35 Tacho-Meilen sind gute 50 km/h, 45 = ca. 70 km/h, 65 = gute 100 km/h und 75 = 120 km/h. Bei 105 Meilen sind es 170 km/h. Auf das Glas des Tachos mache ich mir noch Markierungen mit Emaille-Farbe, weil die rote km/h-

Skala unter den Meilen kaum zu lesen ist.

Die Clubman ist ungeheuer handlich und wunderbar in Kurven zu fahren, 4 kg/PS Leistungsgewicht mit vollem Tank, mit meinen 73 kg zusätzlich = 5,7 kg/PS. Das Gute: Bei nur 2000 Touren kommt schon Dampf aufs Hinterrad, und man kann sogar im vierten Gang mit 35 Meilen über die Mainstreet der City murmeln. Zwischen 5800 und 6200 gibt es kurz etwas spürbare Frequenzen im Lenkergriff, aber überhaupt nicht zu vergleichen mit früherem urigen Hammerrasseln der good old Singles. Das Gebiß bleibt fest, und die shoke-, waterproofed und stainless swiss-made Versandhaus-Armbanduhr schläft unbeschadet weiter.

Tourenfahren? Mit auf dem Rücken gut festgegurtem kleinen Rucksack, umgeschwallter Geld- und Ausweiskatze, Werkzeug unter der Sitzbank. Klar, geht. Winz-Tanktasche ginge auch noch, aber Packtaschen rechts und links wären m.E. ein unschön anzusehener Stilbruch. Sitzbank für zwei verdonnert das Mädchen zur Sitzkrampf-Marter. Laß das, Werner - kauf ihr auch eine!

Dann kommt der nächste Kur-

venausgang. Man freut sich schon einige Yards vorher drauf, wie man in Schräglage den Drehgriff aufzieht, und die Clubman abgeht, wie hinter Quarter Bridge oder Ballacraine auf der Isle of Man. Ein Gentleman in einem 80er Morgan Plus 8 in beiden Rückspiegeln. 'What stylish situation!' dürfte Lady Felicia auf dem Nebensitz des Classic Roadsters in den Fahrtwind hauchen. Dieser zufällig hinter mir die Ebnisee-Steige zur Kaisersbach-Kreuzung mit quiet-schenden Gummiwalzen hinaufklickende, dunkelgrüne, englische, zweisitzige, offene Sportskar mit Kennzeichen-Buchstabe "M", ist nach der Biege sofort etliche Meterchen zurück. Sorry Sir.

Diese Gelegenheit und der Blick auf den Meilen-Tacho der Clubman programmieren sofort den English Way of Roadlife in mein Spinner-Hirn. Seht es mir nach, liebe Freunde, es kommt nicht wieder vor. Aber es werden noch viele, viele Meilen mit der Clubman vorkommen. Dabei vielleicht auch TT-Kurs und Ring-Nordschleife, nur so zum Spaß. Trefen wir uns irgendwo?!

Ernst "Klacks" Leverkus



**HONDA Clubman**

- luftgekühlter Einzylinder • 499 ccm
- 27 PS/20 kW oder 44 PS/32 kW
- 176 kg • Nostalgie-Look
- Speichenräder • Höcker-sitzbank
- 2-Mann-Sitzbank in Vorbereitung

**Preis: DM 6.990,-**

7750 Konstanz  
W. Sombartstr. 23  
Zufahrt über Sonnenbühlstr. 3-5