

14

ÖS 48,-, Schweden skr 33,-, Schweiz sfr 6,50,-, Spanien/Kanarische Inseln Ptas 575,-/Plus 625,-, Ungarn Ft 327,-

20. Juni 1992

DM 6,-

ISSN 0027-237 X

Printed in Germany

E 4973 D

ERLEBNIS PUR

MOTORRAD

**Test
Honda 500
Clubman
mit 38 und 27 PS**

Zweizylinder-Enduro-Vergleich



- Honda XRV 750 Africa Twin
- Moto Guzzi 1000 Quota
- BMW R 100 GS
- Cagiva Elefant 900 i.e.
- Yamaha XTZ 750 Super-Ténéré

**Gebrauchtkauf Honda
CB 900 F Bol d'Or**

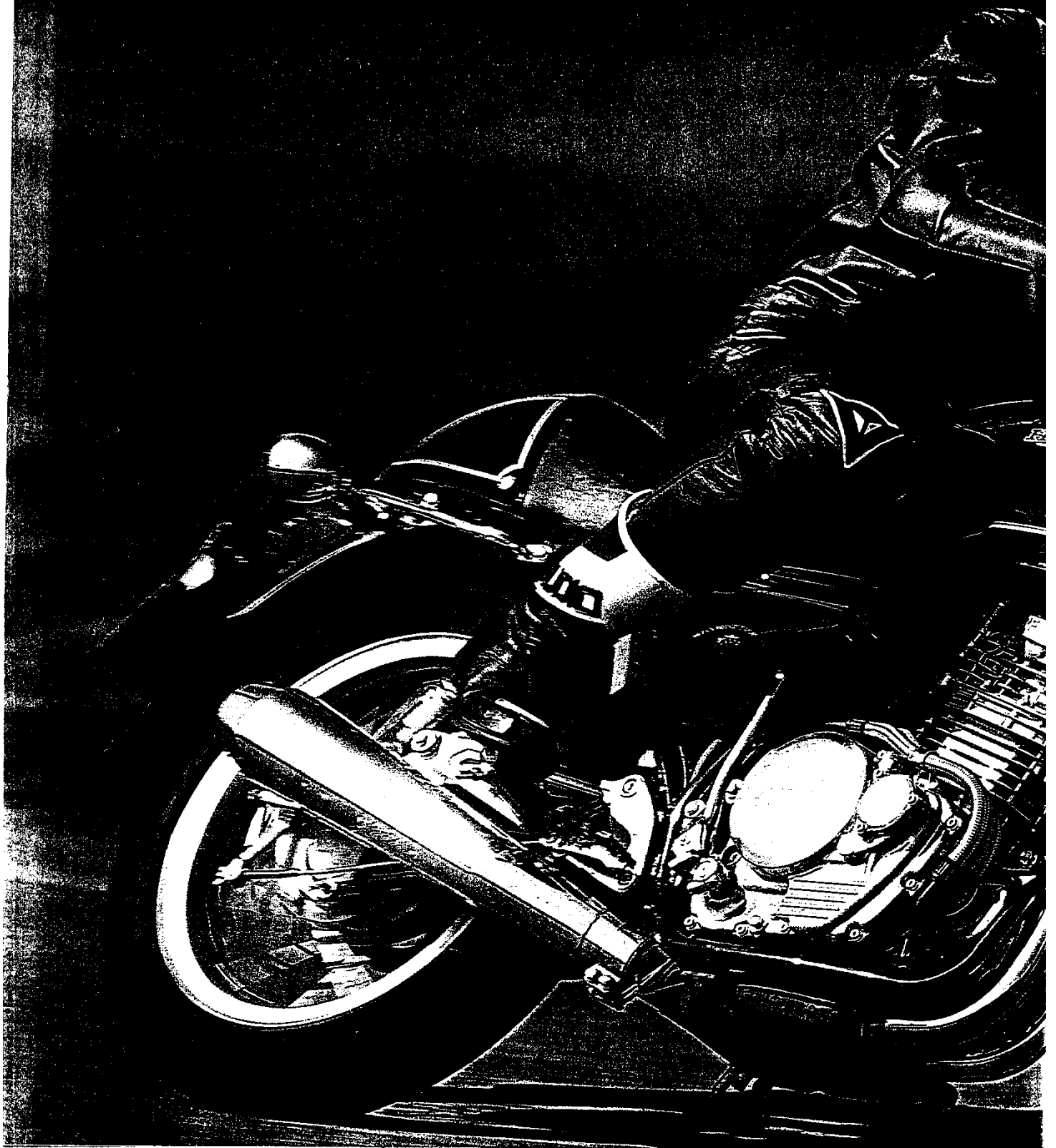


Grand Prix Hockenheim

**Motorrad-Finanzierung
Praxis-Beratung**

TEST & TECHNIK

Test Honda Clubman





Spätlese

Die Trauben, die am längsten reifen dürfen, geben stets den besten Wein. Das kann auch für Motorräder gelten.

Von Michael Schäfer; Fotos: fact, Faidt, Schwab

Von allen Weinen ist der Porto der einzige, der seine Reife an Bord von Schiffen auf den Meeren dieser Welt erhält. Dieser Brauch scheint nun auch bei Motorrädern Einzug zu halten: Die Honda GB 500 Clubman mußte erst Pazifik und Atlantik an Bord eines Containerschiffs befahren, um reif zu werden für den Verkauf in der Bundesrepublik.

Die bildschönen GB 500 Clubman, die Honda Deutschland seit kurzem ganz offiziell verkauft, entstammen alle dem Jahrgang 1989 und wurden zunächst von Japan in die USA verschifft, um dort den Freunden noch älterer Sportmotorrad-Jahrgänge als Sammel- und Genußobjekte zu dienen.

Honda of America hatte 1988 5000 Stück der 500er GB Clubman in Japan bestellt, eine vergrößerte Version der nur in Japan angebotenen GB 400 TT MK II. Welches Pech, daß der US-amerikanischen Konjunktur gerade in dem Moment die Luft ausging, als die schmucken Einzylinder dort 1989 eintrafen; die Clubman erwies sich als fast unverkäuflich in den Staaten. Und noch einmal Pech: Sie war auch zu teuer, als daß sich ein offizieller Import nach Deutschland für Honda gerechnet hätte.

Nun scheint die Zeit endlich reif für den offiziellen Import der GB 500 Clubman. Oder sind die Motorräder nach vier Jahren

Honda GB 500 Clubman

endlich abgeschrieben? Wie auch immer: Honda Deutschland hat die Restbestände der GB 500 in den Staaten aufgekauft und bietet sie nun in offener Version mit 38 PS und als 27-PS-Variante an.

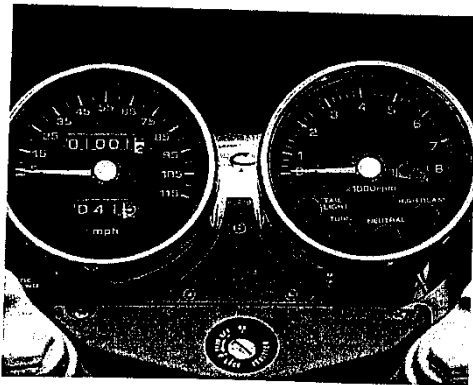
Die GB 500 ist nichts anderes als eine XBR 500 mit nostalgischen Zutaten wie Tank und Solo-Höcker, einem geänderten Auspuff – dessen Sammler allerdings den Hauptständer kostet –, geänderten Lenkerstummeln, Instrumenten und Federelementen.

Motor, Rahmen, Räder – in der XBR-Speichenradversion – und Bremsen sind jedoch bei beiden Typen fast identisch. Fast, weil der GB-Motor, seiner sportlicheren Bestimmung entsprechend, von einem 42 Millimeter großen Keihin-Gleichdruckvergaser statt dem drei Millimeter kleineren XBR-Pendant gefüttert wird. Und auch der GB 500-Rahmen, obwohl in seiner Geometrie mit dem der XBR identisch, wurde im Bereich des Hecks zur Gewichtsersparnis deutlich abgespeckt. Weil damit aber die Dauerfestigkeit im Zwei-Personen-Betrieb fraglich erschien, wird es von Honda keine Zwei-Personen-Sitzbank oder -Freigabe für die GB 500 geben.

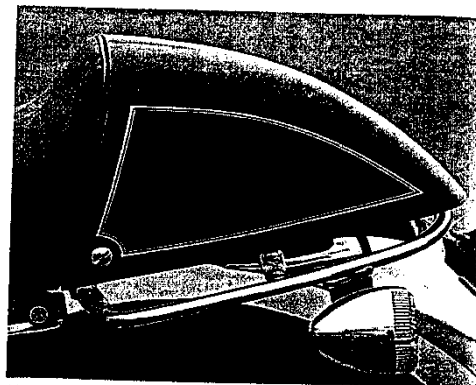
Bis auf wenige Sturzteile sind trotzdem alle wesentlichen Ersatz- und Verschleißteile von XBR und GB 500 gleich. Somit ist eine sichere Ersatzteilversorgung garantiert.

Der Motor der GB 500 läßt sich dank seiner Ventilausheber-Automatik und des fein dosierbaren Chokes kinderleicht antreten. Ohne Zuschauer tut's natürlich auch der beinahe unsichtbare Elektrostarter.

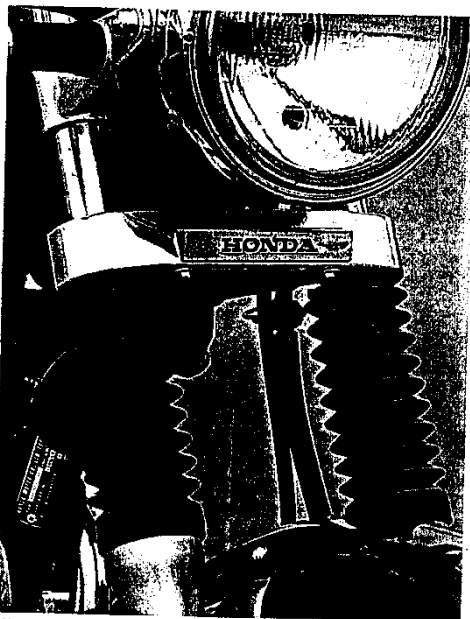
Ein Wort zur 27-PS-Version: Die GB 500 entfaltet ihre Leistung so harmonisch wie kaum ein anderes gedrosseltes Motorrad. Kein Einbruch, kein Knick stört den Verlauf der fülligen Leistungskurve. Schon bei 2500/min fallen 15 PS an, und bei 3000/min steht bereits das maximale Drehmoment von 42 Nm zur Verfügung. Die gemess-



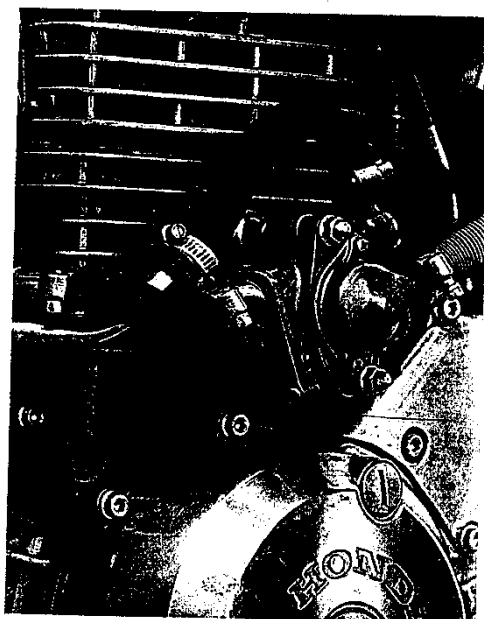
Die winzige Kilometer-Skala im Tachometer ist bei Sonnenschein beinahe unsichtbar. Die „Tail-Light“-Kontrolle dient tatsächlich als Öldruck-Kontrolle



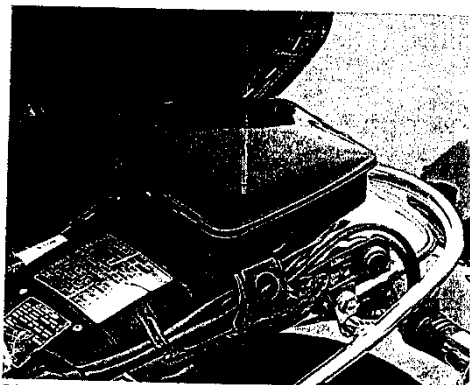
Hübsches Blendwerk: Die Clubman läßt sich wahlweise mit oder ohne Kunststoff-Abdeckung fahren. Zweisitzig wird sie dadurch jedoch nicht



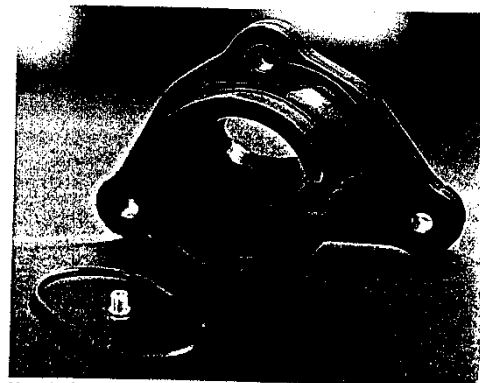
Nicht alles, was klassisch aussieht, ist heute nutzlos: Die Faltenbälge halten die Standrohre der Showa-Gabel frei von Schmutz und Insekten



Das Sekundärluftsystem reduziert ohne Leistungseinbuße durch Nachoxidation die Kohlenwasserstoffe und das Kohlenmonoxid im Abgas deutlich



Black box: In der Kunststoff-Schachtel verbirgt sich das Werkzeug. Die Detailausarbeitung der Clubman ist schon fast luxuriös



Honda beherrscht die Kunst, Motorräder zu drosseln, ohne sie zu erdrosseln. Die Abstimmung der 27-PS-Clubman ist perfekt

Honda GB 500 Clubman

senen 29 PS Maximalleistung bei 6500/min haben mit den 179 Kilogramm der vollgetankten Clubman zwar nicht das leichteste Spiel, doch paßt durch einen glücklichen Zufall die Endübersetzung für die bei-

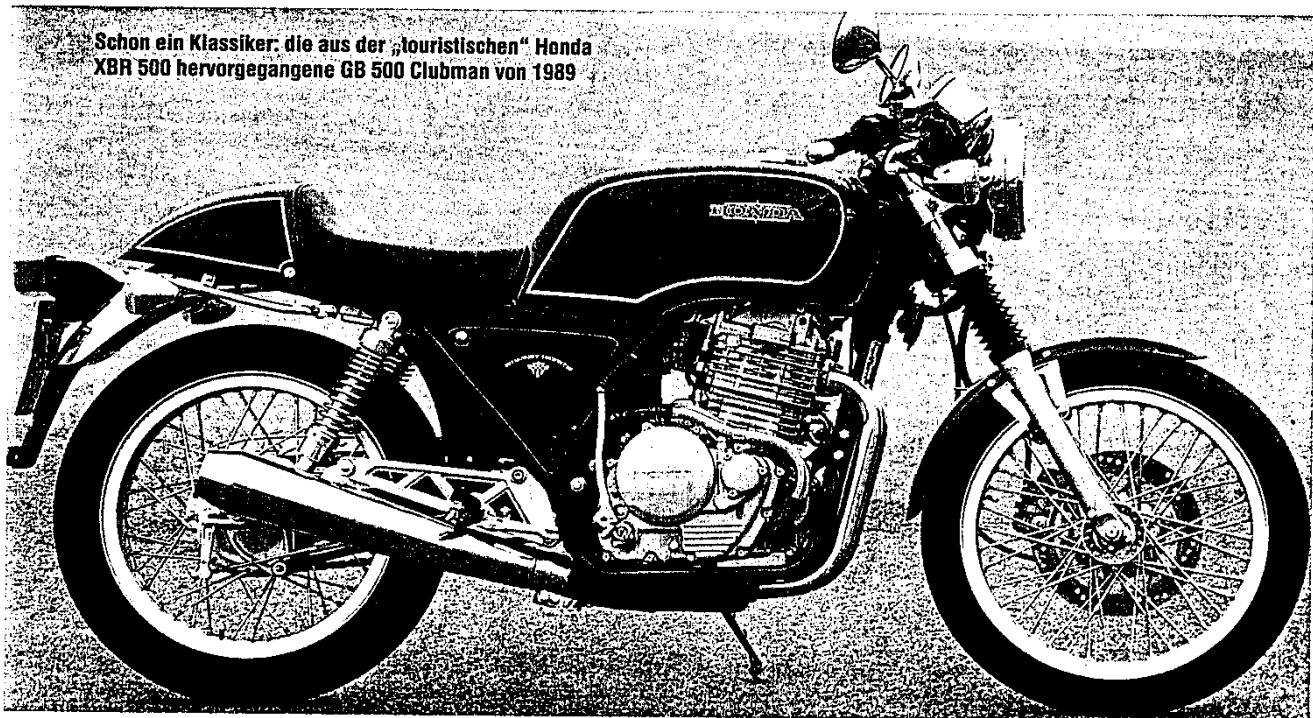
den Leistungsvarianten mit 15 zu 37 Zähnen gleichermaßen perfekt. Als Beweis dafür mag gelten, daß die 27-PS-Clubman im Durchzug von 60 bis 120 km/h im fünften Gang mit 17,7 nur 0,6 Sekunden mehr braucht als die offene Version.

Die offene GB 500 steht dafür deutlich besser im Futter,

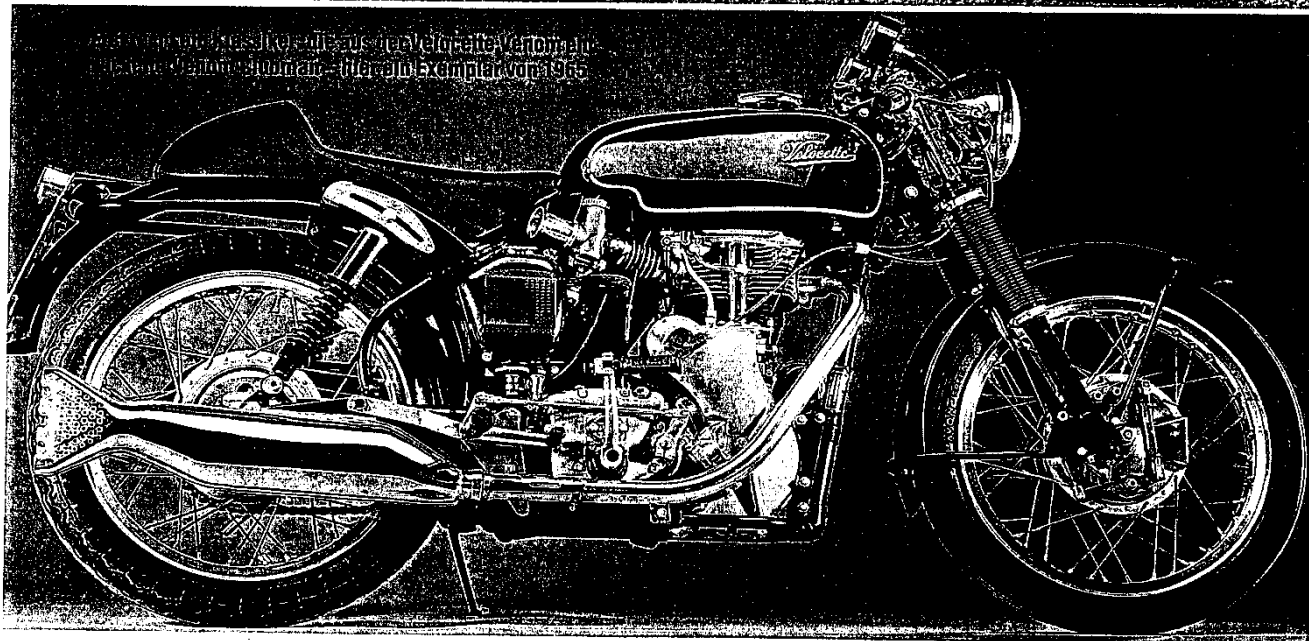
als Honda selbst glauben will. Statt der angegebenen 38 PS bei 7500/min leistete die Test-Clubman offen 42 PS, und das bereits bei 6800/min. Bis 5000/min unterscheidet sich die Leistungsabgabe dabei nicht wesentlich von der 27-PS-GB 500. Ab dieser Marke dann legt der Radial-Vierventiler Kohlen

nach und dreht mit kernigem Ansauggeräusch bis an den roten Bereich bei 7800/min.

Bis etwa 5500 Touren ist dabei nur ein geringes Prickeln in den Lenkerstummeln und Fußrasten zu verspüren. Erst darüber drängt sich der 92-Millimeter große Kolben an der einzelnen Ausgleichswelle vorbei

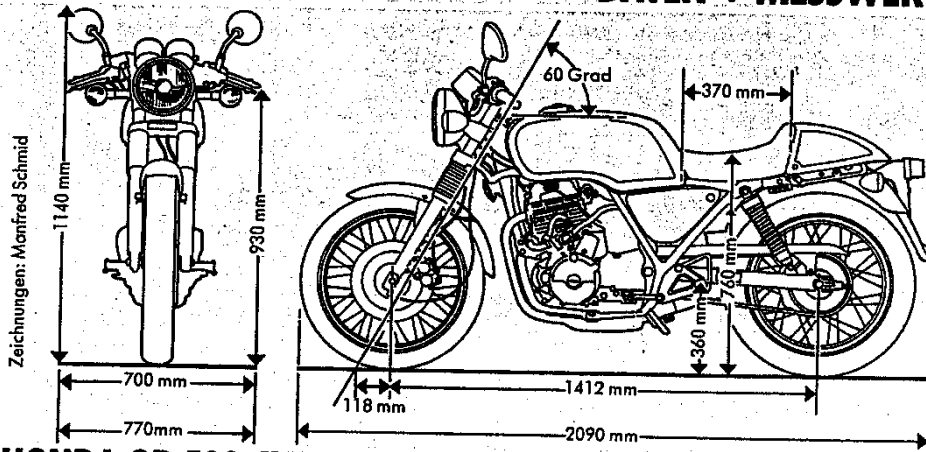


Schon ein Klassiker: die aus der „touristischen“ Honda XBR 500 hervorgegangene GB 500 Clubman von 1989



Die 1966er Clubman ist die aus der ebenfalls verkommenen XBR 500 hervorgegangene Clubman - hier ein Exemplar von 1966

DATEN + MESSWERTE



HONDA GB 500 CLUBMAN

Motor

Luftgekühlter Einzylinder-Viertaktmotor, wälzgelagerte Kurbelwelle, eine Ausgleichswelle, eine obenliegende, kettengetriebene Nockenwelle, vier radial angeordnete, über Kipp- und Schleppebel betätigte Ventile, Trockensumpfschmierung, ein Keihin-Gleichdruckvergaser, Ø 42 mm, kontaktlose Kondensatorzündung, Lichtmaschine 170 W, Batterie 12 V/12 Ah, E- und Kickstarter.

Bohrung x Hub 92 x 75 mm
Hubraum 498 cm³
Verdichtungsverhältnis 8,9:1
Nennleistung 38 PS (28 kW) bei 7500/min
 oder 27 PS (20 kW) bei 6000/min

Max. Drehmoment 38 PS 38 Nm (3,9 kpm) bei 6500/min
 27 PS nicht angegeben
Kolbengeschwindigkeit 19,5 m/sek bei 7800/min

Kraftübertragung

Primärtrieb über Zahnrad, Mehrscheibenölbadkupplung, Fünfganggetriebe, O-Ring-Kette.

Primärübersetzung 2,48
Sekundärübersetzung 2,47
Getriebeübersetzung 2,38/1,55/1,20/1,00/1,87

Fahrwerk

Einschleifenrahmen aus Stahlrohr mit geteilten Unterzügen, Telegabel, Standarddurchmesser 35 mm, Schwinge aus rechteckigem Stahlrohr, Federbeine mit

verstellbarer Federbasis, vorn Doppelkolben-Scheibenbremse mit 282 mm Durchmesser, hinten Simplex-Trommelbremse mit 140 mm Durchmesser, Drahtspeichenräder mit Aluminium-Hochschulterfelgen.

Federweg vorn 105 mm
 hinten 96 mm
Feigengröße vorn 2,15 x 18
 hinten 2,50 x 18
Reifengröße vorn 90/90 S 18
 hinten 110/90 S 18

Maße und Gewichte

Wendekreis¹ 4850 mm
Gewicht vollgetankt¹ 179 kg
Radlastverteilung vorn/hinten 46/54 %
Zulässiges Gesamtgewicht 306 kg
Zuladung¹ 127 kg
Tankinhalt/Reserve 16,5/3,5 Liter

Service-Daten

Erstinspektionen nach 1000 km
Service-Intervalle alle 6000 km
Ölwechsel alle 6000 km
Ölfilterwechsel alle 12 000 km
Motoröl SAE 10 W 40, 20 W 50
Füllmenge 1,6 Liter
mit Filterwechsel 1,8 Liter
Zündkerze NGK DPR 6 EA-9 oder ND X24 EPR-U9

Elektrodenabstand 0,8-0,9 mm
Telegabelöl ATF
Füllmenge je Holm 283 cm³
Luftpolester über Gabelöl 140 mm
Luftfilter Papier-Trockenelement
Kettenteilung 3/8 x 3/8

Anzahl der Rollen 106
Vergaserhauptdüse (38 PS) 145
(27 PS) 150
Laerlaufdüse 52
Laerlaufdrehzahl 1200/min
Ventilspiel (kalt) Einlaß/Auslaß 0,15/0,17 mm

Reifenreifegeben keine Markenbindung
Reifenluftdruck v/h 2,0/2,3 bar

Fahriestungen/Messwerte¹

Höchstgeschwindigkeit 38 PS (27 PS) 166 (147) km/h
Beschleunigung (27 PS) 0-100 km/h 7,0 (9,3) sek
 0-120 km/h 10,4 (16,0) sek
Durchzugsvermögen im 5. Gang (27 PS) 60-120 km/h 17,1 (17,7) sek
Tachoabweichung Anzeige/effektiv 50/46, 80/72, 100/89 130/116 km/h
Kupplungshandkraft 50 N
Kraftstoffart (Normal) Minimal (27 PS) 3,1 l/100 km
 Maximal (27 PS) 7,0 l/100 km
Reichweite (27 PS) von/bis 235/532 km
 Minimal (38 PS) 3,5 l/100 km
 Maximal (38 PS) 6,5 l/100 km
Reichweite (38 PS) von/bis 254/471 km
 Ölverbrauch im Test nicht meßbar

Ausstattung/Preis

Lieferbare Farbe Dunkelgrünmetalllic
Garantie ohne Kilometerbegrenzung Zwei Jahre
Leistungsvarianten 38 PS, 27 PS
Preis inkl. Fracht 7760 Mark

dem Fahrer über Hände und Füße ins Bewußtsein.

Die Clubman ist im Gegensatz zur XBR 500 mit einem Sekundärluft-Abgasreinigungssystem ausgerüstet - dem gleichen, das Honda auch an der NX 650 Dominator einsetzt. Damit kann jeder Clubman-Fahrer seiner Motorradleidenschaft frönen und trotzdem die Umwelt schonen.

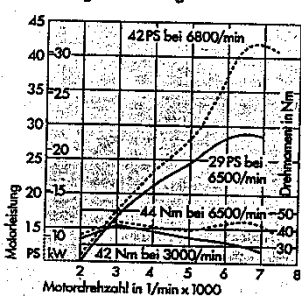
Das gleiche gilt natürlich auch für Fahrerinnen: Die Clubman kommt ihnen mit nur 760 Millimetern Sitzhöhe weit entgegen. Diesem Kundenkreis dürften auch die ziemlich hoch angebrachten Fußrasten weniger ausmachen. Für langhaxige Zeitgenossen ist der Beugewinkel der Knie schon recht eng. Die Stummel liegen dafür wieder ideal zur Hand. Und wer auf dem harten Sitzpolster erst einmal seine endgültige Position gefunden hat, will sie gar nicht mehr aufgeben.

Blicke in die Rückspiegel gestalten sich schwierig, weil die Spiegelarme viel zu kurz sind. Auch wird der Blick auf den Drehzahlmesser eher von einer Information belohnt als bei dem in Meilen geeichten Tacho, den Honda für Deutschland beibehalten will. Die nur millimetergroße Kilometer-Skala im Innern der „Speedometer“-Skala ist jedenfalls fast nur mit der Lupe ablesbar.

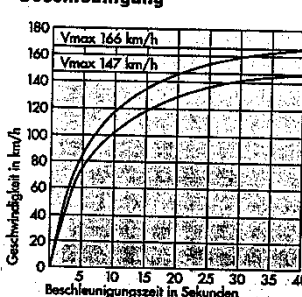
Der Federweg der Clubman-Elemente ist im Vergleich zur XBR 500 vorn 35 Millimeter und hinten vier Millimeter kürzer. Doch die insgesamt härtere Abstimmung von Federn und Dämpfung paßt zum Charakter der GB 500 wie das Butterplätzchen zum Fünf-Uhr-Tee.

Auch ihr Fahrverhalten paßt sich ihrem Stil untadelig an. Die schmalbereifte Clubman zieht in Ecken, Biegungen und Windungen aller Art unbeeindruckt von Korrekturen oder Bremsungen zielgenau ihre Bahn. Nur aufgesetzte Fahrbahnmarkierungen oder Fugen sorgen für einen kurzen Ruck im Rahmen, der aber sofort wieder abklingt. Der Geradeauslauf ist selbst bei Höchstgeschwindigkeit unerschütterlich. Die stabilisierende Fahrwerksgeometrie

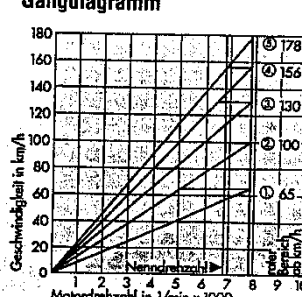
Leistungsmessung²



Beschleunigung¹



Gangdiagramm



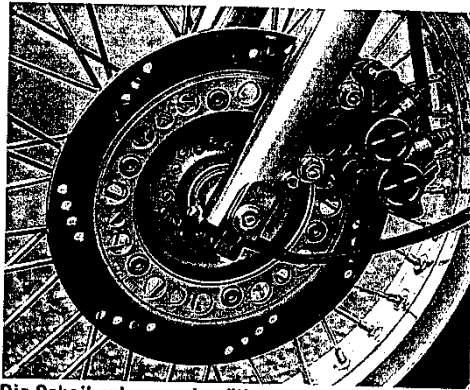
¹ MOTORRAD-Messungen; Meßbedingungen: Temperatur 25 Grad, kein Wind; Meßort Hockenheim; ² Leistungsabnahme an der Kupplung. Messung auf dem Bosch-Rollenprüfstand LPS 002. Maximal mögliche Abweichungen zur DIN-Messung ±5 Prozent.

Honda GB 500 Clubman

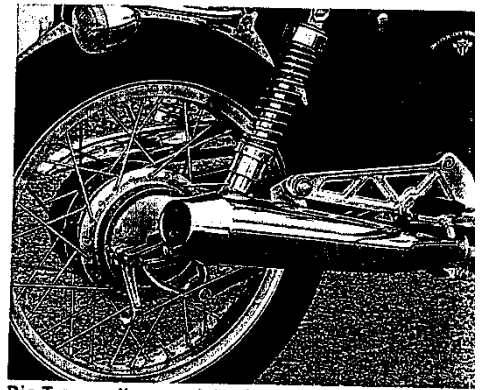
sorgt im Zusammenspiel mit dem relativ geringen Gewicht und der schmalen Bereifung des sportlichen Singles für eine äußerst reizvolle Mischung von Stabilität und Agilität: Jede sinnvolle Lenkbewegung wird sofort mit der entsprechenden Richtungs- und Schräglagenänderung belohnt, ohne daß eine Unachtsamkeit gleich mit dem Verlassen der Umlaufbahn geahndet würde.

Die Schräglagengrenze wird dabei ausschließlich von der Haftfähigkeit der Bridgestone Mag Mopus-Bereifung bestimmt – und die funktioniert auch vier Jahre nach ihrer Montage noch bemerkenswert gut. Selbst in wildesten Schräglagen setzt kein Teil der Clubman auf. Und wenn's doch mal eng werden sollte, helfen die Scheibenbremse vorn und die Simplex-Trommel im Hinterrad wieder auf den Pfad der Tugend zurück. Die vordere Scheibenbremse war selbst unter Androhung von Gewalt nicht bereit, in ihrer Wirksamkeit nachzulassen. Allerdings sind die benötigten Handkräfte relativ hoch, und die Dosierbarkeit der Bremse litt unter dem teigigen Gefühl, das der Hebel vermittelte. Mit einem Stahlflex-Bremsschlauch wäre hier sicher schon viel gewonnen.

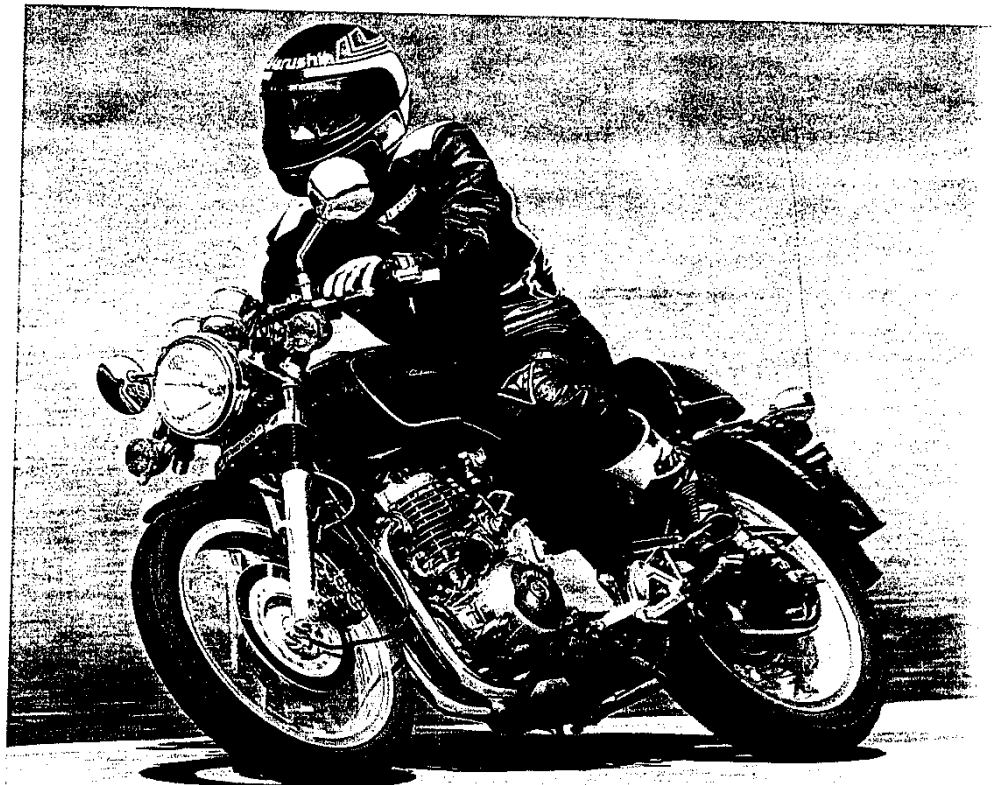
Doch wer seine Honda GB 500 Clubman bei seinem offiziellen Honda-Händler kauft, ist ohnehin auf der Seite der Gewinner. Denn zum einen haben die Preise auf dem Grauen Markt für die Clubman nach dem Coup von Honda Offenbach bereits stark angezogen, und zum zweiten bekommen frischgebackene Clubmen und Clubwomen bei ihrem Honda-Händler die üblichen zwei Jahre Garantie ohne Kilometerbegrenzung. Wem das noch immer keine 7660 Mark einschließlich Nebenkosten wert ist, um sich einen 1989er Clubman-Jahrgang kühl und trocken einzulagern oder regelmäßig zu genießen, hält bestimmt auch Beaujolais Primeur für einen guten Wein. □



Die Scheibenbremse benötigt relativ hohe Handkräfte und wirkt etwas teigig – doch die Standfestigkeit der Nissin-Anlage ist vorbildlich



Die Trommelbremse ist sehr fein dosierbar. Die Federbeine schlucken zwar nicht jede Unebenheit – doch das paßt zur Clubman



Handlich und doch fahrstabil – die Clubman besitzt alle Tugenden eines Gentleman-Motorrads

Mein Fazit

Wer Straßen-Viertakt-Einzyliner liebt, an klassischen Farben und Linien seine reine Freude hat und sich jetzt immer noch keine GB 500 Clubman kaufen will, ist selber schuld. Die Clubman hat und kann buchstäblich alles, was man von einem klassischen Road-Single erwartet – und zwar sowohl in der 27-PS- als auch in der offenen Version mit 38 PS: Die Verarbeitung stimmt,

die Fahrleistungen stimmen, und der Preis grenzt an Sommerschlußverkauf, wenn man ihn mit dem gebotenen Gegenwert in Relation setzt. Na gut – die Zwei-Mann-Sitzbank fehlt: Aber hat die vielleicht eine Velocette Venom Clubman besessen? Also: Ein Herz gefaßt, hin zum Honda-Händler und schnell eine Clubman ausgelöst, bevor auch diese letzte und beste aller Chancen, zum „Club“ zu gehören, unwiderruflich dahin ist. Und vielleicht will die Freundin ja auch eine, um selbst zu fahren . . .

Michael Schäfer