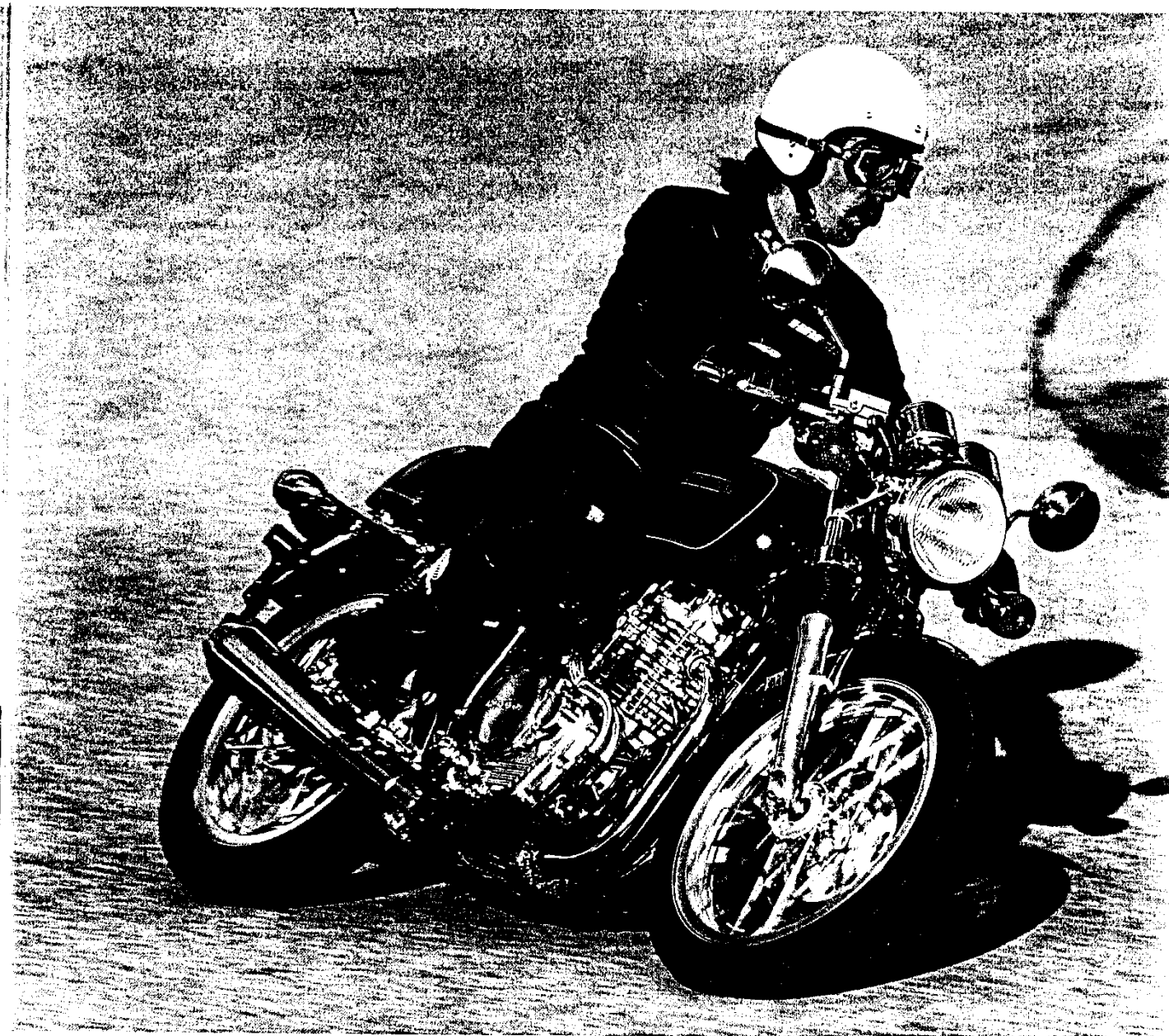


Honda GB 500 Clubman



Sie rollt auf feinen Drahtspeichenrädern,

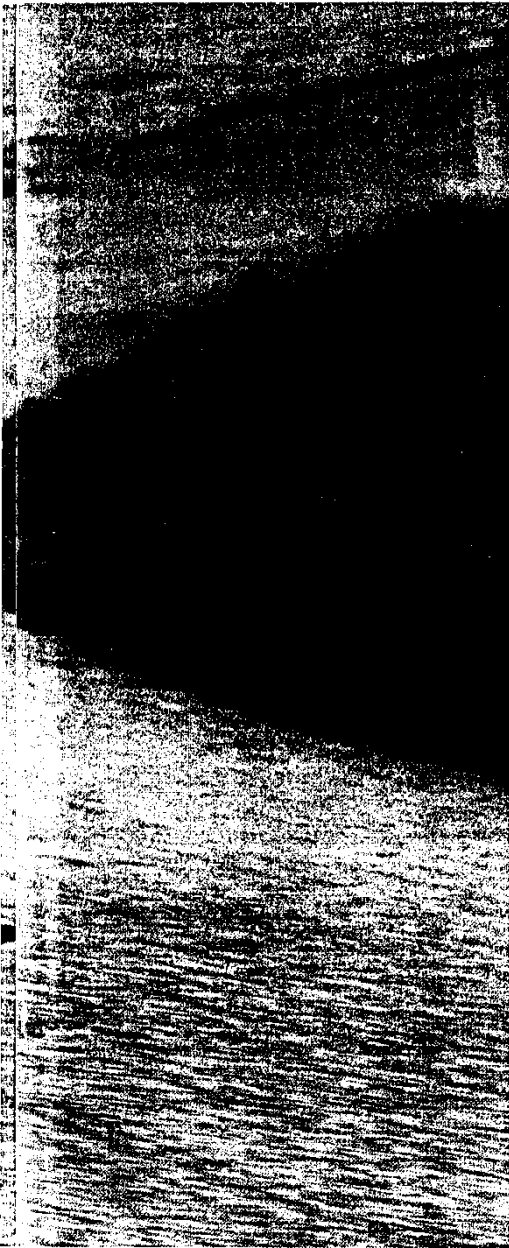
WIE EINST

bellert aus einem chromblinkenden Topf und bringt die
Motorradsinne richtig auf Touren

Von Martin Harbich

Wo bitte geht's denn hier zur Isle of Man?" stellte ich mir selbst die Frage, als die Honda GB 500 Clubman lang ersehnt nun endlich vor mir stand.

Seither war ihre Schwester, die XBR 500 für mich das Nonplusultra unter den modernen Klassikerinnen mit Einzylinder-Motor. Bisher konnte ich zig Minuten einfach nur so dasitzen und mich an meiner XBR ergötzen, meine Hand über ihren wohlgeformten Tank gleiten lassen; aber an der GB 500 werde ich mich wohl nach



zig Stunden noch nicht sattgesehen haben.

Bei uns in der Bundesrepublik hat die XBR 500 bedauerlicher Weise offiziell das Zeitliche gesegnet, und es ist keine Nachfolgerin in Sicht. Was aber nicht bedeutet, daß man ganz auf einen Honda-Einzyylinder verzichten muß. Es gibt immer wieder Händler, die Wege finden, um uns mit Schmuckstücken vom Glanz eben dieser GB 500 zu beglücken, welche uns normalerweise verwahrt bleiben.

Manch einer wird nun fragen, was will der Typ mit diesem altmodischen Gerüm-

pel, die hat ja drei Zylinder zu wenig! Da bleibt nur zu erwidern: „Laßt uns Wenigen doch die ‚Klassikschüsseln‘, wir lassen euch ja auch die ‚Plastikeimer‘.“ Im übrigen hab ich nicht das Geringste gegen diese Spezies, denn letztendlich soll oder will doch jeder das Motorradfahren genießen; ob von Eisdielen zu Café, oder auf verwinkelten Sträßchen von Haarnadelkurve zu Hundekurve. Egal.

Und da sitze ich auch schon wieder, tief versunken mit ihr, der Clubman, und sine vor mich hin. Wie schön wäre es jetzt, mit dieser Maschine an einem schönen Herbstmorgen loszufahren, über die schottischen Highlands zu kurven, links eine Schafherde, rechts noch Nebelschwaden über den Hügeln. Dann weiter durch die kleinen Dörfer, abseits jeglicher doch so alltäglich gewordener Hektik, in denen die Zeit stillzustehen scheint.

Die Sonne fängt an, die Luft zu erwärmen, also nichts wie raus aus dem warmen Bellstaff-Wachscotton-Anzug. Nun streicht nur noch schwarzes Leder durch den Wind. Irgendwann eine Rast bei wärmendem Tee, doch draußen in der Kälte ruft knisternd der langsam abkühlende Motor ebenfalls nach Wiederaufwärmung. Und ehe man sich versieht, poltert er schon wieder unter dir, der Einzylinder, und trägt dich dem nächsten Ziel ... Doch plötzlich, Schockschwerenot, reißt's mich aus der Versenkung. „Essen kommen“, vernehme ich erschrocken. Es ist ein Uhr! Wo ist dieser Vormittag bloß wieder hin?

Nahrung nehme ich nicht viel auf, dafür aber um so schneller. Denn da ist etwas in der Garage, was mir keine Ruhe läßt. Wenn schon keine schottischen Highlands, dann doch wenigstens schwäbisches Hinterland! Wollen doch mal sehen, was die GB anders macht als die XBR. Draufsitzen tut man schon mal gleich, aber wenn die ersten Kurven kommen, gibt's ein Oho. Die Clubman ist um einiges handlicher. Merkwürdig, denn die Rahmengenometrie ist die gleiche geblieben.

Ein prüfender Blick auf den Vorderreifen verrät das Mysterium, es ist ein 90/90-18, also schmaler als der 100/90-18 auf der XBR. Kaum zu glauben, was diese Kleinigkeit ausmacht. Wenn da bloß die nicht allzu rutschfesten Reifen des Typs „Mag Mopus“ auf den Aluminium-Felgen mit den wunderschönen üppig bestückten Drahtspeichen wären. Man möchte das Motorrad noch frecher durch die Kurven schmeißen!

Die Feder Elemente funktionieren recht ordentlich, wobei allerdings die Gabel et-

was zu weich ist. Da läßt sich aber mit anderem Gabelöl noch etwas machen.

Nun zum Herzen der Maschine. Es ist der alte Bekannte mit dem Radial-Vierventilkopf, dessen Technik ja vom Schwestermodell her bekannt ist. Er gebührt eigentlich keiner weiteren Erwähnung, wäre da nicht dieses komische gutartige Geschwür auf der linken Seite des Zylinders. Gutartig, weil es die Abgaswerte verbessert.

Kurzum die GB 500 Clubman hat Abgasrückführung. Da die Honda in die USA exportiert wird und dort bekanntlich strengere Abgasvorschriften gelten, mußten sich die Techniker etwas einfallen lassen, um den modernen Klassiker auf dem dortigen Markt anbieten zu können.

Aber nicht nur die Abgase werden in den Staaten schärfer kontrolliert, sondern auch die Geräusche. Und gerade das bekommt man nach kurzem Druck auf den Anlasserknopf oder Tritt auf den Kickstarter zu hören, oder auch nicht! Eher Letzteres. Denn bei Standgas ist nur ein verhaltenes Blub-blub-blub zu vernehmen, welches sich aber beim Fahren in erfreulichen Einzylinder-Wohlklang umstimmt.

Nochmal zum Kickstarter zurück. Er ist bei der GB nicht mehr über einen Bowdenzug mit dem Ventilausheber verbunden, der Kompressionsminderer wurde ganz weggelassen. Trotzdem läßt sich der Motor wie gewohnt mit einem lockeren Tritt zum Leben erwecken.

Die Leistungscharakteristik ist, bedingt durch die relativ leise Eins-in-Zwei-in-Eins Auspuffanlage, etwas flauer als mit der Zweirohr-Anlage, was sich vor allem in der Spitzenleistung bemerkbar macht. Der kraftvolle Antritt von unten raus ist aber nahezu gleich geblieben. Und darauf kommt es beim „Einzyndern“ schließlich an.

Was das Optische angeht, so sind die Instrumente endlich in verchromten Gehäusen untergebracht, deren Zeiger sich schmal und weiß über anthrazitfarbenem Grund darstellen. Selbst die Blinker haben ein verchromtes Gehäuse. Die Seitendekkel, auf welchen ein schönes Tourist-Trophy-Emblem zu sehen ist, werden sage und schreibe aus Blech geformt. So was hat heute echten Seltenheitswert.

Der Tank ist wie alle übrigen lackierten Teile in Dunkelgrün gehalten. Auf den ersten Blick sieht die Farbe aus, als ob es Schwarz wäre, aber bei bestimmter Sonneneinstrahlung kommt der wahre Schein zu Tage, sogar mit Metallic-Pigmenten versetzt. Die gleiche Farbe war teilweise schon einmal in den siebziger Jahren an der Honda CB 250 zu finden. ▶

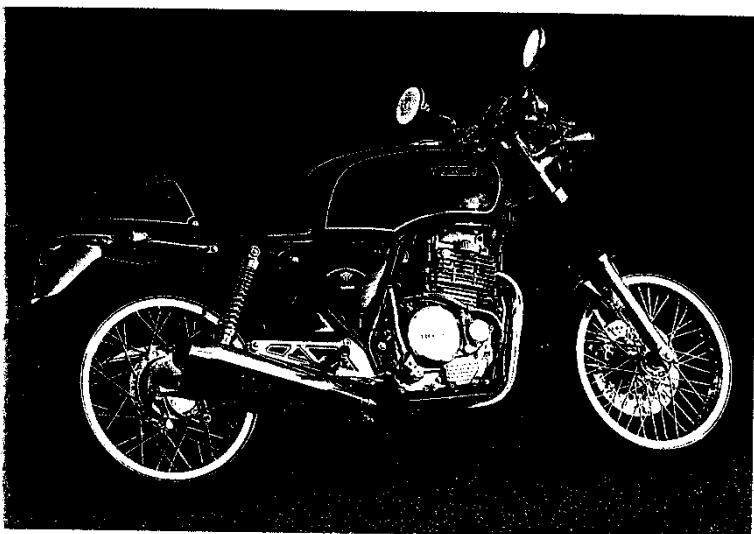
Honda Clubman

Die Linie hinter dem Tank setzt sich in einer klassischen Einmann-Sitzbank fort, deren rundliches höckerartiges Ende von einer lackierten Haube abgedeckt wird. Nimmt man nun diese Abdeckung ab, so kommt die gleiche Form nur in Leder zum Vorschein. Nein, kein echtes Leder, aber täuschend echt genarbt. Das Ganze findet seinen Abschluß in einem chromblitzenden Schutzblech.

Ein Vergleich, wenn auch nur optisch, mit so klassischen Einzylindern vom Schlage einer AJS „Boy Racer“ 350, Velocette Venom Thruxton oder BSA Goldstar

drängt sich allein schon beim Anblick des dunklen schlanken Tanks mit seinen Knieeinbuchtungen und den goldenen Zierstreifen mit der GB 500 Clubman auf.

Es würde kaum auffallen, wenn jemand mit dieser Maschine an den Start eines Oldie-Rennens gehen würde. Hoffen wir also, daß Motorrad Spaett, dessen letztes Exemplar in unsere Finger kam, noch ein paar davon importiert. Denn so berühmte Rennstrecken wie die Isle of Man oder die Nürburgring-Nordschleife warten geradezu darauf, um mit diesem Motorrad umrundet zu werden. Wie einst. □



Was da so herrlich tunkelt und glitzert, sieht auf den ersten Blick aus wie eine toll restaurierte Engländerin aus den Sechzigern. Tatsächlich ist es eine Sonderversion der Honda XBR 500 mit dem wohlklingenden Namen Clubman

TECHNISCHE DATEN

Modell

Honda GB 500 Clubman

Leistung

43 PS (32 kW) bei 7000/min, maximales Drehmoment 44 Nm (4,4 mkp)

Motor

Fahrtwindgekühlter Viertakt-Einzylinder-Motor mit Abgasrückführung. Radial angeordnete Ventile über eine obenliegende, kettengetriebene Nockenwelle, Kipp- und Schlepphebel betätigt. Bohrung x Hub 92 x 75 mm, Hubraum 498 cm³, Verdichtung 8,9. Ein Keihin-Gleichdruck-Vergaser, Ø 39 mm, Trockenluftfilter, Trockensumpfschmierung, Ölinhalt 2,4 Liter

Elektrische Anlage

Kontaktlose Transistorzündung, Wechselstromlichtmaschine 170 Watt, Batterie 12 Volt/12 Ah

Kraftübertragung

Primärtrieb über Stirnräder, Seilzugbetätigte Mehrscheibenkupplung im Ölbad. Klauenschaltetes Fünfgang-Getriebe. Endtrieb über O-Ring-Rollenkette

Fahrwerk

Einrohrrahmen mit gegabeltem Motorunterzug aus Stahl-Rundrohr. Telegabel Ø 35 mm, Federweg 140 mm, Stahl-Kastenschwinge mit zwei schräggestellten Federbeinen, Federvorspan-

nung vierfach einstellbar, Federweg 100 mm

Räder

Leichtmetall-Speichenräder. Bereifung vorne in 90/90-18 S, hinten in 110/90-18 S. Auf der Testmaschine waren vorne Bridgestone Mag. Mopus G 511 und hinten Mag. Mopus G 510 montiert

Bremsen

Vorne Einscheibenbremse gelocht Ø 276 mm, Zweikolben-Schwimmsattel. Hinten Simplex-Trommel-Bremse Ø 140 mm

Abmessungen und Gewichte

Radstand 1400 mm, Sitzhöhe 790 mm, Tankinhalt 16,5 Liter, Gewicht vollgetankt 177 kg

Ausstattung

Cockpit mit Tachometer, Kilometerzähler, Tageskilometerzähler, Drehzahlmesser, Kontrollleuchten für Seitenständer, Rücklicht, Abblendlicht, Fernlicht, Blinker und Leerlauf, Lenk/Zündschloß, abschließbarer Tankdeckel, Helmshloß, abschließbare klappbare Sitzbank (Einschlüsselsystem), H 4-Licht, zwei Rückblickspiegel, Seitenständer

Kosten

Kaufpreis 8500 Mark

Importeur

Motorrad Spaett GmbH, 8000 München

MOTIV-PINS

Artikel-Nr.	Bezeichnung	Preis
6000004	Moto Guzzi Le Mans 850 rot	DM 12,-
6000005	Ducati 900 SS blaumetallic	DM 12,-
6000006	Bat-BMW Handlich + Mayer	DM 12,-
6000007	Trike mintgrün	DM 12,-
6000008	Trike blau	DM 12,-
6000009	Trike rot	DM 12,-
6000010	Trike lila	DM 12,-
6000011	Moto Guzzi-Motor	DM 12,-
6000012	BMW Boxer-Motor	DM 12,-
6000013	Ducati Königswellermotor	DM 12,-
6000014	Kawasaki GPZ 500 rot	DM 12,-
6000015	Kawasaki GPZ 500 blau	DM 12,-
6000016	Kawasaki ZX 10 rot/weiß	DM 12,-
6000017	Kawasaki ZX 10 schwarz	DM 12,-
6000018	Kawasaki ZX 10 blau	DM 12,-
6000023	Yamaha SR 500 schwarz	DM 12,-
6000024	Yamaha SR 500 rot	DM 12,-
6000025	Yamaha XJ 600 rot/weiß	DM 12,-
6000026	Yamaha XJ 600 grau/weiß	DM 12,-
6000027	Yamaha FZR 600 rot/weiß	DM 12,-
6000028	Yamaha XT 500 schwarz	DM 12,-
6000029	Yamaha FJ 1200 schwarz	DM 12,-
6000030	Yamaha FJ 1200 weiß	DM 12,-
6000031	Yamaha XT 600 blau/grau	DM 12,-
6000032	Yamaha XT 600 rot/weiß	DM 12,-
6000033	Honda CBR 1000 rot/weiß	DM 12,-
6000034	Honda CBR 1000 rot/schwarz	DM 12,-
6000035	Honda Gold Wing 1500 silber	DM 12,-
6000036	Honda VFR 750 F rot	DM 12,-
6000037	Honda Révére rot	DM 12,-
6000038	Honda Révére blau	DM 12,-
6000039	Honda Transalp rot/weiß	DM 12,-
6000040	Honda Transalp blau/weiß	DM 12,-
6000041	Kawasaki ZZR 1100 blau/schwarz	DM 12,-
6000042	Norton silber	DM 12,-
6000043	Yamaha FZR 750 R OW 01 weiß/rot	DM 12,-
6000044	Suzuki DR BIG 800 blau/weiß	DM 12,-
6000045	Suzuki DR BIG 800 rot/weiß	DM 12,-
6000046	Suzuki GSX 600 F rot	DM 12,-
6000047	Suzuki Intruder Chopper schwarz	DM 12,-
6000048	Suzuki GSX-R 1100 blau/weiß	DM 12,-
6000049	Suzuki GSX-R 1100 rot/weiß	DM 12,-
6000050	Gilera Saturno silber	DM 12,-
6000051	Gilera Saturno gold	DM 12,-
6000052	Kawasaki LTD 450 schwarz	DM 12,-
6000053	Honda „VFR“ Emblem	DM 10,-
6000055	Indian rot	DM 12,-
6000056	BMW R 80/100 GS rot	DM 12,-
6000057	BMW R 80/100 GS blau	DM 12,-
6000058	BMW R 80/100 GS gelb/schwarz	DM 12,-
6000059	BMW K 1 rot	DM 12,-
6000060	Kawasaki GPZ 900 R rot/schwarz	DM 12,-
6000064	BMW K 1 blau	DM 12,-
6000065	Honda VFR 750 weiß	DM 12,-
6000066	Honda Gold Wing 1500 goldmetallic	DM 12,-
6000067	Honda Alicia Twin rot/weiß	DM 12,-
6000068	Ducati 851 rot	DM 12,-
6000069	Kawasaki ZXR 750 grün/blau	DM 12,-
6000070	Kawasaki ZZR 600 rot	DM 12,-
6000071	Yamaha XJ 900 blau/weiß	DM 12,-
6000072	Yamaha XJ 900 schwarz	DM 12,-
6000073	Laverda 1000 SFC rot/gold	DM 12,-
6000074	Laverda 1000 SFC schwarz/gold	DM 12,-
6000075	Laverda 1000 SFC rot/silber	DM 12,-
6000076	Laverda 1000 SFC schwarz/silber	DM 12,-
6000077	Ducati 900 SS rot	DM 12,-
6000078	Ducati 851 JF-Rennversion gelb	DM 12,-
6000079	Honda RC 30 JF-Rennversion gelb	DM 12,-
6005300	BMW R 100 RT rot	DM 12,-
6005356	Honda XL 600 R Dominator rot	DM 12,-
6005358	Moto Guzzi Le Mans 4 rot	DM 12,-
6005360	Suzuki GSX-R 750 blau	DM 12,-
6005361	Yamaha XT 600 alt blau	DM 12,-
6005397	Vespa Roller silber	DM 10,-
6005420	Gespann weiß	DM 10,-
6005421	Gespann rot	DM 10,-
6005449	BMW R 80/100 GS klein gelb/schwarz	DM 10,-
6005476	Honda CBR 600 F rot/weiß	DM 12,-
6005477	Honda CBR 1000	DM 12,-
6005479	BMW K 75 rot	DM 10,-

Bei Bestellung bitte Artikel-Nummer, Anzahl, Preis (bei Vorkasse erfolgt Versand kostenlos) und Adresse angeben. Scheck, Bargeld oder Briefmarken belegen und abschicken an:

1010 Sport-, Spaß- & Freizeit-Ideen

Manfred Wegener

Jahnstraße 13, Postfach 3206

7012 Fellbach 5

Telefon 07 11 / 51 53 05

Telefax 07 11 / 51 47 66

Ab einer Auflage von 100 Stück produzieren wir auch Sonderanfertigungen, Kosten auf Anfrage. Händleranfragen erwünscht, bitte gesondertes Angebot anfordern. Einzelbestellungen sind ebenso möglich, der Versand erfolgt dann per Nachnahme zuzüglich 4,- DM Gebühren