

## TEST

**W**enn ich mir die GB 500 Clubman von Honda so anschauere, werde ich sehr nachdenklich. Vor 30 Jahren hatte jeder vernünftige Hersteller von NSU bis AJS, von Gilera bis Matchless ein Einzylinder-Motorrad dieser Machart im Programm. Doch trotz der verlockenden Vielfalt wollte bald niemand mehr eine dieser herrlichen Maschinen haben. Die Motorradfahrer stiegen zu Hunderttausenden aufs bequeme Auto um und trieben damit die meisten Hersteller in den Ruin.

Doch inzwischen weht wieder ein ganz anderer Wind. Klassik ist gefragt wie kaum jemals zuvor, und alles, was hübsch nostalgisch verpackt ist, findet reißenden Absatz. So muß sich denn auch Honda um den Verbleib der gut 1.000 Clubman-Exemplare keine großen Sorgen machen, zumal es sich bei der bildschönen

### Restposten zum Sonderpreis von 1989

Halbliter-Maschine praktisch um ein Sonderangebot handelt: Nur 7.760 Mark (inkl. Fracht) will der offizielle Importeur in Offenbach für das gute Stück haben.

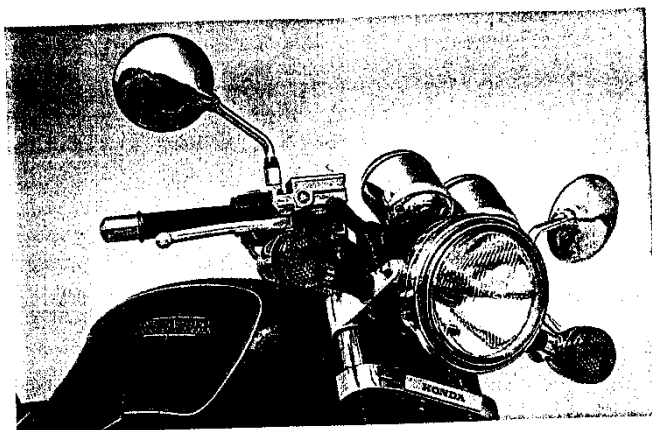
Daß die GB 500 trotz guter Verarbeitung und reichhaltiger Ausstattung so billig ist, hat einen triftigen Grund: Bei dem Kontingent, das im Sommer nach Deutschland kam, handelt es sich nicht um fabrikneue Ware, sondern um Restbestände aus dem Jahr 1989, die ursprünglich für den amerikanischen Markt vorgesehen waren, dort aber nicht verkauft werden konnten. Außerdem will Honda Deutschland mit dem verspäteten Import den ungeliebten »Grauen« ein Schnippchen schlagen. Der Käufer, der gegenüber einer frei importierten Maschine rund 1.000 Mark drauflegt und beim regulären Händler ordert, kommt unter anderem in den Genuß der Honda-Zweijahres-Vollgarantie.

Auch ansonsten halten sich

die Kosten für Fans des einzylinderigen Neoklassikers im Rahmen. Weil die GB 500 im wesentlichen auf der weitverbreiteten und sechs Jahre lang produzierten XBR 500 basiert (s.a. Secondhand-Report auf den Seiten 48/49), sind Ersatzteile in ausreichender Menge und zu günstigen Konditionen überall zu haben. Auch die Reifenbeschaffung ist kein Problem: Die GB Clubman ist ab Werk mit Bridgestone Mag-Mopus der gängigen und vergleichbar preiswerten Dimensionen 90/90-18 und 110/90-18 ausgerüstet.

Wer sich auf der Clubman wie einst Klacks im Mai fühlen will, sollte zunächst einmal auf allzu buntes Lederzeug verzichten. Klassisches Schwarz paßt am besten zu dieser sportlichen Halblitermaschine, die stilistisch wohl in voller Absicht der legendären Velocette Venom Clubman von 1965 nachempfunden ist. Charakteristische Merkmale bei beiden Motorrädern sind die zierlichen Speichenräder, die mit 105 mm Federweg recht kurzhubige Telegabel samt den schwarzen Faltenbälgen, die konventionellen Federbeine, der langgestreckte Tank und die Solositzbank mit dem markanten Höcker. Selbst bei der Rahmenkonstruktion mit den unten gebelnten Rohren ergeben sich Gemeinsamkeiten.

Die hören jedoch bei der Motorcharakteristik auf. Während die Velocette im Stil ihrer Zeit von einem langhubigen, von unten



Fotos: Michael Fuchs

*Reichlich Chrom haben die Designer dem Neoklassiker mit auf den Weg gegeben. Schön, aber klein: die Rückspiegel*

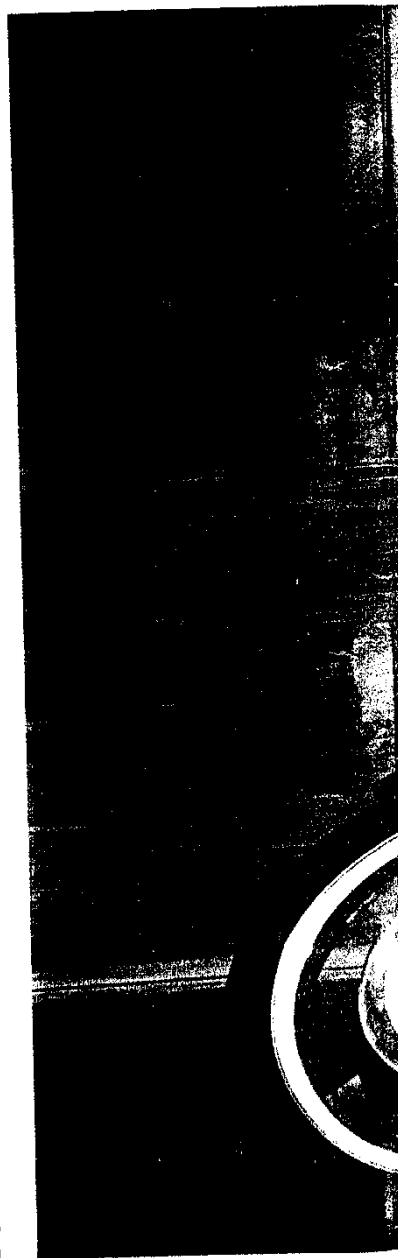
heraus mächtig loslegenden ohv-Einzylinder angetrieben wurde, verfügt die Honda über das quirlige, nur in einigen Details modifizierte Kurzhub-Triebwerk, das 1978 erstmals mit der Enduro XL 500 S vorgestellt wurde. Vier radial im Zylinderkopf angeordnete, von einer kettengetriebenen Nockenwelle betätigte Ventile, Trockensumpfschmierung und kontaktlose Transistorzündung gehören zu den Merkmalen des Honda-Singles.

Die von der Enduro übernommene, automatisch arbeitende Dekompressionsanlage erleichtert zweifellos das Anwerfen des Motors mit dem Kickstarter. Doch in kaltem Zustand will der Kurzhuber keineswegs beim ersten Tritt anspringen. Dankbar drückt der Pilot daher bei hart-

### Klassischer Single im Test: Honda GB 500 Clubman

# WIE KLACKS IM MAI

Ein begrenztes Kontingent der ursprünglich für den amerikanischen Markt vorgesehenen CB 500 wird zur Zeit unter den deutschen Käufern verteilt. Britisch-nobles Design, bewährte Großserien-Technik und ein äußerst günstiger Preis machen aus der Clubman eine echte Attraktion



näckiger Arbeitsverweigerung auf den rechts am Lenker platzierten Taster, der dem serienmäßig installierten Anlasser damit den entscheidenden Impuls gibt. Das hat zwar nichts mit Klassik zu tun, erleichtert den tagtäglichen Umgang mit der Clubman allerdings ganz wesentlich.

Wenn der Motor endlich läuft, kann es aber keineswegs sofort losgehen. Mindestens eine Minute lang muß das Triebwerk warmlaufen, bevor es sauber Gas annimmt. Während dieser

Phase kommt es darauf an, den Choke mit Gefühl nachzuregulieren. Aber auch wenn nach einigen Kilometern die Betriebstemperatur erreicht ist, zeigen sich gewisse Schwächen: Nach intensivem Schiebebetrieb, wie er zum Beispiel beim zügigen Verzögern vor einer auf Rot springenden Ampel häufig auftritt, verschluckt sich der Single hörbar und muß bei gezogener Kupplung mit kurzen Gasstößen bei Laune gehalten werden.

Verantwortlich für die offen-

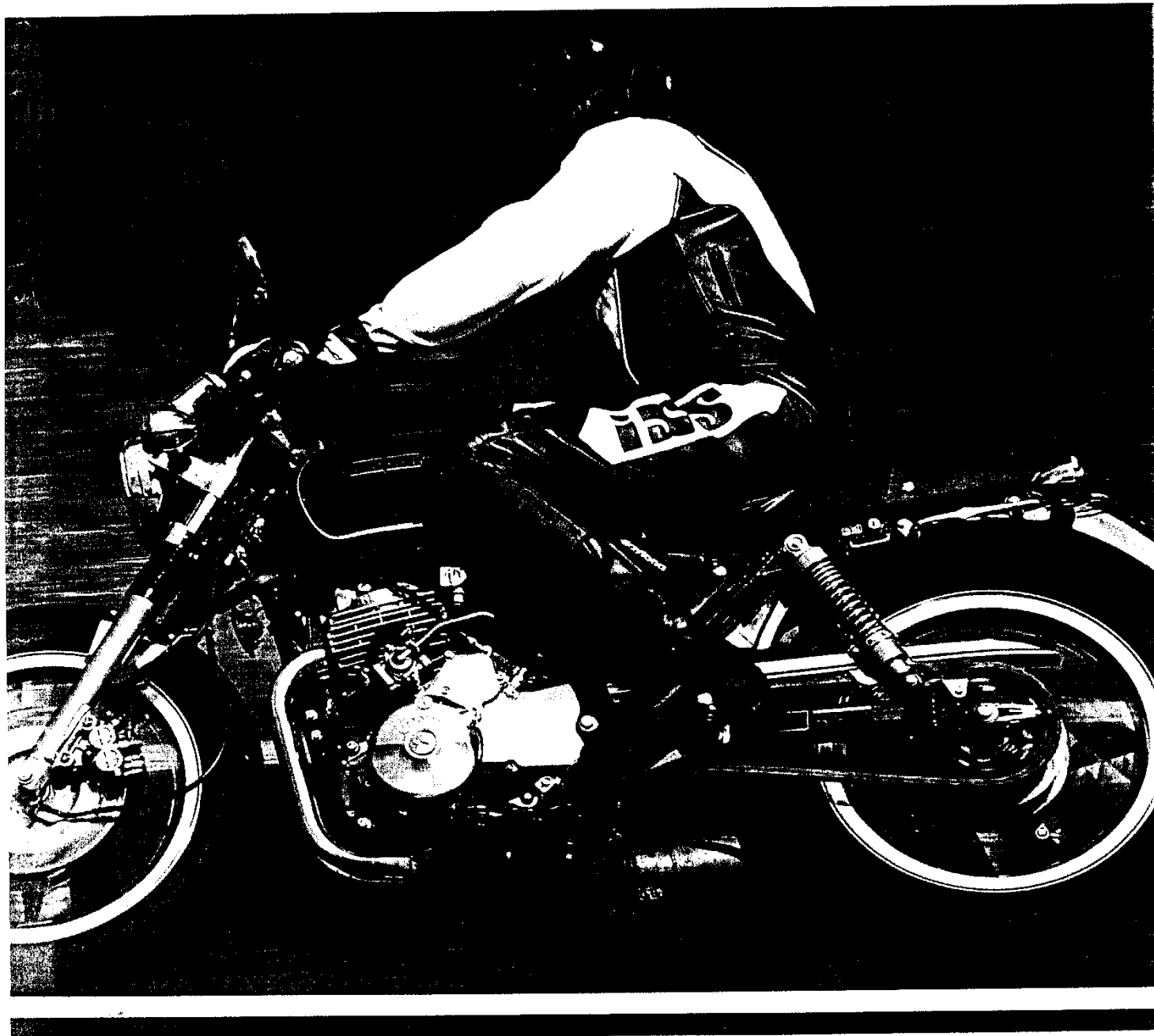
sichtlich zu magere Abstimmung ist das serienmäßig angebrachte Sekundärluftsystem, das die Aufgabe hat, die giftigen Kohlenwasserstoffe und das Kohlen-

### Vierventiler mit deftigen Vibrationen

monoxid im Abgas zumindest teilweise zu reduzieren. Für den US-Markt war der Einbau derartiger Systeme schon in den 80er

Jahren vorgeschrieben. Eine Anpassung der Anlage an hiesige Anforderungen hat sich für Honda wohl nicht gerechnet.

Beim Fahren ist das von der Enduro her bekannte, ziemlich harte Stakkato allgegenwärtig – nix Classic-Sound. In Drehzahlbereichen jenseits von 5.000 Touren beginnt das mit 92 mm Bohrung und 75 mm Hub nicht einmal extrem kurzhubige Triebwerk, regelrecht zu hämmern, Klang und Arbeitsweise werden ausgesprochen hart. Hinzu gesel-

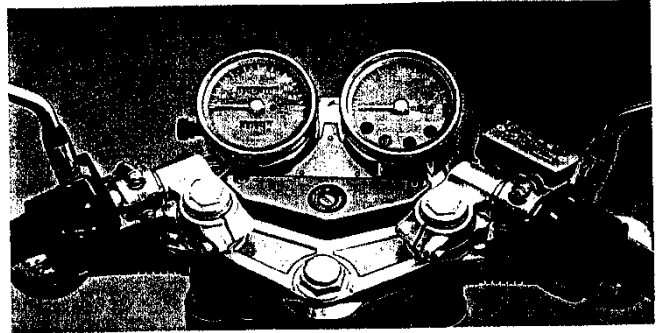


## TEST

len sich deftige Vibrationen – trotz Ausgleichswelle. Die XBR 500, mit der die Clubman technisch ja weitgehend identisch ist, machte einen merklich harmonischeren Eindruck. Vielleicht liegt's auch an der Auspuffanlage: Während die XBR über zwei Rohre verfügt, ist die GB mit einer Zwei-in-Eins-Anlage ausgerüstet.

Fahrspaß produziert der Einzylinder nur, wenn er voll gefor-

dert, das heißt stets über 5.500 Umdrehungen gehalten wird. Kein Wunder: Das maximale Drehmoment von bescheidenen 38 Nm steht erst bei 6.500 U/min zur Verfügung. Schon wenig später, nämlich bei 7.500 Touren, erreicht die von uns getestete, offene Version ihre Höchstleistung von 38 PS (28 kW). Höchstgeschwindigkeit (160 km/h), Beschleunigung und Durchzug ent-

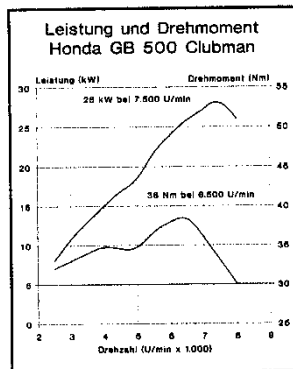


Augenweide: das Cockpit. Die Kilometer-Angaben auf dem Tacho sind kaum lesbar.

## Daten und Meßwerte Honda GB 500 Clubman

### Motor:

Leistung 28 kW (38 PS) bei 7.500 U/min, max. Drehmoment 38 Nm bei 6.500 U/min, Bohrung x Hub 92 x 75 mm, Hubraum 498 cm<sup>3</sup>, Verdichtung 8,9:1, mittlere Kolbengeschwindigkeit bei Nenn Drehzahl 18 m/s, luftgekühlter Einzylinder-Viertakter quer zur Fahrtrichtung eingebaut, eine Ausgleichswelle; zwei Einlaß- und zwei Auslaßventile über eine obenliegende, kettengetriebene Nockenwelle gesteuert, Ventilspiel Einlaß 0,15 mm, Auslaß 0,17 mm; ein Gleichdruckvergaser mit 42 mm Durchlaß, Trockenluftfilter, Trockensumpf-Druckumlaufschmierung, Elektro- und Kickstarter.



### Leistungsvarianten:

Leistung 20 kW (27 PS) bei 6.600 U/min, maximales Drehmoment 33 Nm bei 3.500 U/min.

### Elektrische Anlage:

Drehstrom-Lichtmaschine, Leistung 170 Watt, Batterie 12 Volt/12 Ah, kontaktlose Zündung, Zündzeitpunkt statisch bei 1.200 U/min 8 Grad vor OT, dynamisch bei 5.000 U/min 29 Grad vor OT, Zündkerze NGK DPR 8 EA 9, Fern- und Abblendlicht 60/55 W H4.

### Kraftübertragung:

Primärtrieb über Zahnräder, mechanisch betätigte Mehrscheiben-Kupplung im Ölbad, klauengeschaltetes Fünfganggetriebe, Hinterradantrieb über O-Ring-Kette RK 525 SMO-ZZ 106 LE, 106 Kettenlieder, Sekundärübersetzung 15/36 Zähne.

### Fahrwerk:

Einschleifenrohrrahmen mit geteilten Unterzügen, Stahlschwinge in zwei Gleitlagern geführt, zwei Kugellager im Lenkkopf, Telegabel ohne Verstellmöglichkeiten, Standrohr-Durchmesser 35 mm, Federweg 105 mm, Federbeine mit verstellbarer Vorspannung, Federweg 96 mm, Radstand 1.412 mm, Lenkwinkel 60 Grad, Nachlauf 118 mm.

### Räder:

Drahtspeichen-Räder mit Aluminiumfelgen, Felgenreiße vorn 2,15 x 18 hinten 2,5 x 18, Bereifung (mit Schlauch) vorn 90/90-18, hinten 110/90-18, Luftdruck vorn 2,0 Bar, hinten 2,3 Bar, vorn eine hydraulisch betätigte Scheibenbremse mit Doppelkolben-Schwimmsattel und 282 mm Durchmesser, hinten Trommelbremse mit 140 mm Durchmesser.

### Abmessungen und Gewichte:

Länge über alles 2.150 mm, Breite über alles 780 mm, Höhe mit Spiegeln 1.130 mm, Bodenfreiheit 145 mm, Lenkerbreite 700 mm, Lenkerhöhe 910 mm, Sitzhöhe 770 mm, Sitzbanklänge 370 mm, Leergewicht 178 kg, zulässiges Gesamtgewicht 306 kg.

### Füllmengen:

Tankinhalt 16,5 Liter Normal bleifrei (3,5 l Reserve), 1,8 Liter Motoröl bei Öl- und Ölfilterwechsel, 283 ml Gasöl je Holm, DoT 4-Bremsflüssigkeit.

### Meßwerte:

Höchstgeschwindigkeit: solo 160 km/h  
Beschleunigung 0 - 100 km/h: solo 6,2 s  
Durchzug von 50 auf 120 km/h im fünften Gang: solo 14,5 s  
Tachoabweichung: 7 %  
Benzinverbrauch: maximal: 5,0 Liter/100 km  
minimal: 4,4 Liter/100 km  
Durchschnitt: 4,8 Liter/100 km  
Reichweite: 332 km

### Kosten:

Preis: 7.760,- DM  
(inkl. Nebenkosten)  
Versicherung (HDI): 417,10 DM  
(ein Jahr Haftpflicht, 100 %)  
Steuer: 72,- DM  
(für ein Jahr)

### Verschleißteile

Bremsbeläge vorn 83,90 DM  
Bremsbeläge hinten 53,35 DM  
Kupplungsbeläge 101,23 DM  
Gaszug 28,73 DM  
Zündkerze 6,84 DM  
Lenkkopflager komplett 59,55 DM  
Kette, Kettenräder 351,69 DM

### Reparaturteile

Gasgriff 24,05 DM  
Blinker, komplett 54,83 DM  
Kupplungshebel 16,30 DM  
Rückspiegel 59,85 DM  
Lenker 190,38 DM  
Vorderrad 725,04 DM  
Scheinwerfer 127,68 DM  
Auspuff mit Krümmer 469,68 DM

### Wartung:

Grundinspektion bei 1.000 km 1,8 Std., dann alle 6.000 km abwechselnd 1,8 Std., bzw. 2,4 Std..

### Importeur:

Honda Deutschland GmbH  
Spendlinger Landstr. 166  
6050 Offenbach

sprechen dem, was in dieser Klasse erwartet werden kann. Der gemessene Durchschnittsverbrauch von 4,8 l/100 km ist angesichts der von hohen Drehzahlen lebenden Charakteristik absolut akzeptabel.

Wer sich im fünften Gang mit weniger als 5.000 U/min bewegt, gewinnt nur dann rasch zusätzliche Fahrt, wenn er herunterschaltet und Vollgas gibt. Selbstverständlich läßt sich die Honda auch mit Drehzahlen zwischen 2.000 und 5.000 Umdrehungen bewegen. Doch kann von Sportlichkeit dann nicht mehr die Rede sein, das von hohem Durchzugsvermögen bei niedrigen Drehzahlen lebende Classic-Feeling fehlt völlig.

## Autobahnen mag die Clubman nicht besonders

Abgesehen von diesen spitzfindigen Feststellungen: Auf kurvenreichen Landstraßen macht die GB Clubman den meisten Spaß. Da zahlen sich das niedrige Leergewicht von 178 kg, das hervorragende Handling und die gemäßigt sportliche Sitzposition aus. Groß gewachsene Fahrer müssen allerdings wegen der weit zurück und recht hoch angebrachten Fußrasten die Beine stark anwinkeln. Der Stummel lenker liegt optimal zur Hand, Instrumente und Kontrollen sind eine Augenweide. Wäre da nur nicht der Meilentacho; die Kilometerangaben sind so winzig, daß

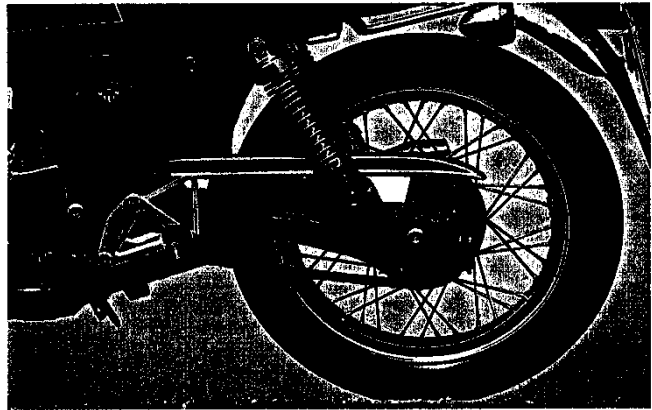
man eine Lupe bräuchte. Von zwei Personen ist die Clubman nicht bewohnbar – aus Platz- und technischen Gründen: Weil das Rahmenheck gegenüber der XBR erleichtert wurde, verfügt es nicht über die notwendige Festigkeit. Einem Solofahrer allerdings bietet die CB 500 trotz der kurzen Federwege, der straffen Abstimmung und des dünnen Sitzpolsters ausreichenden Komfort.

Was der rabenschwarze Velocette-Verschnitt gar nicht mag: schnelle Autobahnfahrten. Da bekommt der Motorlärm infernalische Züge. Sind dann auch noch Längsfugen oder deutlich abgehobene Fahrbahnmarkierungen zu kreuzen, reduziert sich der Spaß noch mehr. Das simple Fahrwerk mit der schmalen Kastenschwinge aus Stahl reagiert in Verbindung mit den relativ schmalen Pneu's recht empfindlich auf längs laufende Bodenunebenheiten.

Apropos Reifen: Die Bridgestone-Gummis stammen aus den Jahren 1988 und 1989, sind also total ausgehärtet und vor allem

für Regenfahrten nur noch bedingt zu empfehlen. Die Bremsen hingegen (Scheibe vorn, Trommel hinten) werden mit dem Leichtgewicht aus dem Land der aufgehenden Sonne jederzeit spielend fertig. Alles in allem jedoch ist die Honda CB 500 Clubman ein Super-Angebot für Einsteiger (zuma! in der ebenfalls lieferbaren 27-PS-Version) und ein Sammlerstück für alle, die Gefallen an klassischem, schnörkellosem Design finden.

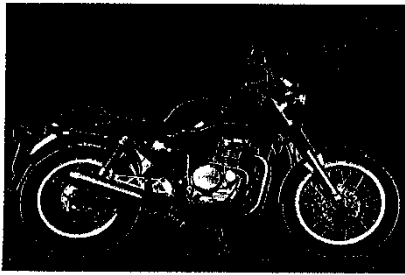
Hans J. Schneider



*Einfach konstruiert: Hinterrad-Kastenschwinge auf schmalen Stahlprofil, konventionelle Federbeine. Die Kette wird mit Stellschrauben gespannt. Zierlich: die Speichenräder.*

*Schnell abnehmbar: die Kunststoffverkleidung des Sitzbankhöckers. Vom Design her erinnert die klar gezeichnete GB 500 eindeutig an britische Klassiker der 50er und 60er Jahre.*

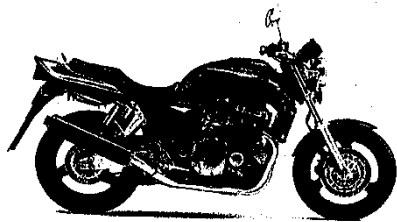




### Honda GB 500 Clubman

Einzylinder-Viertaktmotor; Luftkühlung, OHC, vier Ventile, 498 cm<sup>3</sup>, 38 PS (28 kW) bei 7.500 U/min; 38 Nm bei 6.500 U/min; fünf Gänge, Kettenantrieb; Einschleifen-Rohrrahmen mit geteilten Unterzügen, Telegabel, Kastenprofilschwinge mit zwei Federbeinen; Reifen v. 90/90-18, h. 110/90-18; Bremsen: v. eine 282-mm-Scheibe, h. 140-mm-Trommel; Leergew. 178 kg, zul. Gesamtgewicht 306 kg; Radstand 1.412 mm; Sitzhöhe 770 mm; Tank 16,5 Liter, Höchstgeschwindigkeit 160 km/h; Preis 7.760 Mark.

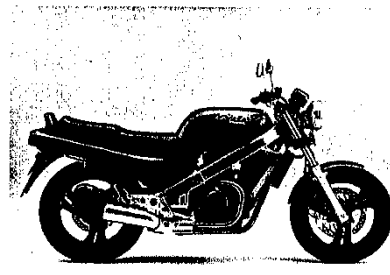
*Single für Singles: In Linienführung und Farbgebung folgt die einsitzige Clubman dem Vorbild englischer Café-Racer. Ursprünglich nur als Gravimport zu haben, kam sie so gut an, daß Honda Deutschland sich zum offiziellen Vertrieb gezwungen sah.*



### Honda CB 1000

Vierzylinder-Viertakt-Reihenmotor; Flüssigkühlung, DOHC, vier Ventile pro Zylinder, 998 cm<sup>3</sup>, 98 PS (72 kW) bei 8.500 U/min; 84 Nm bei 6.000 U/min; fünf Gänge, Kettenantrieb; Doppelschleifen-Stahlrohrrahmen, Telegabel, Alu-Kastenschwinge mit zwei Federbeinen; Reifen v. 120/70-18, h. 170/60-18; Bremsen: v. 310-mm-Doppelscheibe, h. 276-mm-Scheibe; Leergewicht 158 kg, zul. Gesamtgewicht k.A.; Radstand 1.540 mm; Sitzhöhe 800 mm; Tank 22 Liter, Höchstgeschw. über 200 km/h; Preis k.A.

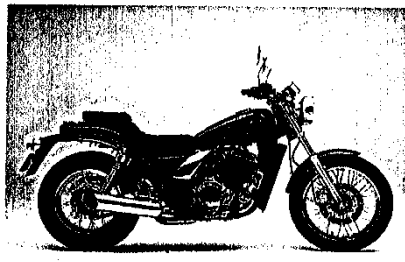
*Das wuchtige Big-Bike feierte bereits vor einem Jahr auf der Tokyo Motor Show Weltpremiere. Der flüssigkeitsgekühlte Vierzylinder aus der bewährten CBR 1000 wurde für den Naked-Bike-Einsatz auf Drehmomentstärke getrimmt.*



### Honda NTV 650

Zweizylinder-Viertakt-V-Motor; Flüssigkühlung, OHC, drei Ventile pro Zylinder, 647 cm<sup>3</sup>, 57 PS (42 kW) bei 7.500 U/min; 56 Nm bei 6.500 U/min; fünf Gänge, Kardantrieb; Stahlprofil-Brückenrahmen, Telegabel, Aluminium-Einarmschwinge mit Zentralfederbein; Reifen v. 110/80-17, h. 150/70-17; Bremsen: v. eine 316-mm-Scheibe, h. 276-mm-Scheibe; Trockengewicht 187 kg, zul. Gesamtgewicht 400 kg; Radstand 1.460 mm; Sitzhöhe 810 mm; Tank 19 Liter, Höchstgeschw. 190 km/h; Preis 9.260 Mark.

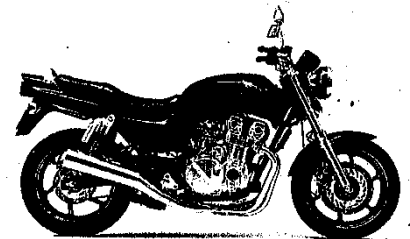
*Mit dem um 1.600 Mark gesenkten Verkaufspreis steht die 93er NTV konkurrenzfähiger denn je da. Zu den Besonderheiten der ausgereiften Mittelklasse-Maschine (auch mit 27 oder 50 PS zu haben) zählen Dreiventil-Brennräume und die Einarmschwinge.*



### Kawasaki EL 250

Zweizylinder-Viertakt-Reihenmotor; Flüssigkühlung, DOHC, vier Ventile pro Zylinder, 249 cm<sup>3</sup>, 27 PS (20 kW) bei 11.800 U/min; 18 Nm bei 9.800 U/min; sechs Gänge, Kettenantrieb; Doppelschleifen-Stahlrohrrahmen, Telegabel, Kastenprofilschwinge mit zwei Federbeinen; Reifen v. 100/90-17, h. 140/90-15; Bremsen: v. eine 260-mm-Scheibe, h. 160-mm-Trommel; Leergewicht 158 kg, zul. Gesamtgewicht 340 kg; Radstand 1.490 mm; Sitzhöhe 725 mm; Tank 11 Liter, Höchstgeschw. 135 km/h; Preis 6.830 Mark.

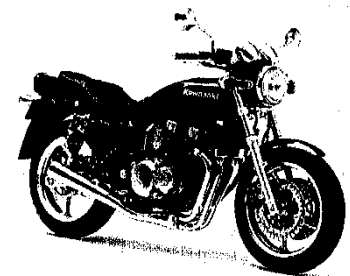
*Letztes Überbleibsel aus Kawas furchterregender »Eliminator«-Drag-Bike-Reihe. Dank niedriger Sitzhöhe und geringem Gewicht eine beliebte Einstiegersmaschine. Gewöhnungsbedürftig ist der nervöse Twin, der sich erst bei fünfstelligen Drehzahlen wohl fühlt.*



### Honda CB Seven-Fifty

Vierzylinder-Viertakt-Reihenmotor; Luftkühlung, DOHC, vier Ventile pro Zylinder, 747 cm<sup>3</sup>, 73 PS (54 kW) bei 8.500 U/min; 62 Nm bei 7.500 U/min; fünf Gänge, Kettenantrieb; Zentralrohrrahmen mit zwei Unterzügen, Telegabel, Kastenprofilschwinge mit zwei Federbeinen; Reifen v. 120/70 R 17, h. 150/70 R 17; Bremsen: v. 296-mm-Doppelscheibe, h. 240-mm-Scheibe; Leergew. 215 kg, zul. Gesamtgewicht 405 kg; Radstand 1.495 mm; Sitzhöhe 795 mm; Tank 20 Liter, Höchstgeschw. 191 km/h; Preis 10.865 Mark.

*Die Seven-Fifty präsentiert sich als All-round-Köner ohne Schwächen für die Freunde klassisch aufgebauter, überschaubarer Motorradtechnik. Selbstverständlich bedient Honda auch Einsteiger und Leistungsabstinenzler mit 27- und 50-PS-Versionen.*



### Kawasaki Zephyr 550

Vierzylinder-Viertakt-Reihenmotor; Luftkühlung, DOHC, zwei Ventile pro Zylinder, 554 cm<sup>3</sup>, 27 PS (20 kW) bei 7.800 U/min; 35 Nm bei 3.500 U/min; sechs Gänge, Kettenantrieb; Doppelschleifen-Stahlrohrrahmen, Telegabel, Alu-Kastenschwinge mit zwei Federbeinen; Reifen v. 110/80-17, h. 140/70-18; Bremsen: v. 300-mm-Doppelscheibe, h. 240-mm-Scheibe; Leergewicht 200 kg, zul. Gesamtgewicht 380 kg; Radstand 1.435 mm; Sitzhöhe 770 mm; Tank 15 Liter, Höchstgeschw. 140 km/h; Preis 9.460 Mark.

*Das kleinste Modell der Zephyr-Familie kann auf 50 PS aufgerüstet werden. Genau wie bei den Großen gehören luftgekühlter Vierzylinder, Tropfentank, verchromte Instrumentengehäuse und Aluminium-Kastenschwinge zum klassischen Outfit.*