

Honda NS 400 R mit Dreizylindermotor in „zwei Takten“ | Der „kleine Giftzwerg“

Text: Jürgen KieBlich | Fotos: KieBlich (4), Archiv (2), Werk (2)

Nach der legendären Viertakt-Ära der großvolumigen Rennmaschinen im Grand-Prix-Straßenrennsport dominierten vorrangig die Zweitakt-Raketen aus Japan von Suzuki, Yamaha und Honda die Klasse bis 500 ccm in der Weltmeisterschaft. 1970 stand mit Ginger Molloy auf der Kawasaki Mach III erstmalig eine Zweitaktmaschine auf dem WM-Podium (Jahresendwertung Platz 1 bis 3). 1971 folgte Suzuki mit Keith Turner und Rob Brown (Platz 2 und 3), 1972 Bruno Kneubühler auf Yamaha Zweiter, 1973 Kim Newcombe auf König auch auf Rang 2, 1974 Yamaha mit Teuvo Länsivuori als Dritter, 1975 Ago's erster WM-Titel in der Königsklasse für Zweitakter, Hideo Kanaya Dritter. Letztendlich 1976 erstmalig die ersten sechs Fahrer der WM-Liste auf Suzuki mit Barry Sheene, Länsivuori und Pat Hennen. Der Viertakter war somit in der Königsklasse vorerst abgeschrieben. Ago erkämpfte mit dem einzigen Modell in den Punkten auf der MV Platz 7. Die Namen der Champions in der Königsklasse lauteten von 1982 bis 1985: Franco Uncini auf Suzuki, Freddie Spencer auf Honda, Eddy Lawson auf Yamaha und noch einmal „Fast Freddie“ auf Honda.

Schon von jeher, noch in der Pionierzeit des Motorsports, waren die Serienprodukte die Ableger der Rennerfolge, so ist es noch heute geblieben. Obwohl seit vielen Jahren das Angebot an großvolumigen Viertaktmotoren das Lager der Motorradhersteller weltweit beherrscht, erkannten die Japaner, aufgrund der oben angeführten Erfolge, das Potenzial der Zweitaktmaschinen auf dem Motorradmarkt. Es entstand somit eine kurzzeitige Renaissance dieser. Yamaha eröffnete den Reigen Anfang des Jahres 1984 mit der RD 500 LC. Die Maschine war die Kopie der Roberts-Suzuki OW61 für den Straßenverkehr. Der Reihenvierzylinder lieferte dem Hobbyfahrer satte giftige 88 „Zweitakt-PS“. Suzuki schob im gleichen Jahr die Rennreplica RG 500 in die Motorradhäuser, der wassergekühlte Squar-Four-Motor gab dem Hobbyfahrer brutale 95 PS in die Hand – das war nichts für zarte Jungs. Honda zog daraufhin nach und präsentierte auf der IFMA 1984 die kleinere NS 400 R, der Spencer-Ableger war

ab 1985 in Deutschland auf dem Markt erhältlich, allerdings nicht im Rothmans-Zigaretten-Design wie für den Rest der Welt. Warum nur mit 400 ccm?, fragte der Kunde. Das hatte wohl eher etwas mit der Marktstrategie für den US-Markt und auch im eigenen Lande zu tun, im Masse-Leistungs-Verhältnis stand sie ihren Konkurrentinnen allerdings in nichts nach. Es war schon immer so, die Fans von der Strecke wollten mit den Maschinen ihrer Idole unterwegs sein, zumindest sollten ihre Schmuckstücke denen der Großen ähneln. Auch so im Falle von „Fast Freddie“, so wurde der jüngste Weltmeister der Königsklasse scherzhaft genannt. Als er 1983 den Titel holte, zählte er gerade einmal 21 Lenze. Somit wurde die Replika als Hobbygerät plötzlich als NS 400 R zum Maß aller Dinge. Mit 9.718,- DM konnte man sie als stolzer Besitzer aus dem Laden rollen – es war aber auch ein stolzer Preis, einer Rennreplica wohl angemessen. Nicht jeder Einsteiger sollte oder konnte sich so etwas leisten. Ge-

messen an der Motorleistung von Spencers 500er-WM-Maschine mit 130 PS besitzt die Kleine mit 72 PS aus 387 ccm die knappe Hälfte an Leistung. Aber abgesehen vom Hubraumanko ist die Maschine ein „Spielzeug“ für den Straßenverkehr, und da verfügt kaum ein Fahrer über das fahrische Potenzial eines Spencers. Ergo, sind die 72 PS aus 387 Kubik eine Menge Zeug, um damit Fahrspaß zu erleben. Für den Export gab es auch bestimmte Modifikationen, speziell für die unterschiedlichen Länder in kleinen Stückzahlen hergestellt. So wurde in der Schweiz eine leistungsreduzierte NS 400 R auf den Markt gebracht.

All das bisher Genannte ist schon der Beweis dafür, dass die Maschine nicht in großen Stückzahlen verkauft wurde, eben deswegen ist sie heute zu einem raren Sammlerobjekt geworden. Der Großschönauer Christian Arlt war in früheren Jahren als Motocross-Fahrer, unter anderem auch auf einer ESO 500 erfolgreich. Unter glücklichen Umständen konnte er

für vertretbares Geld die hier abgebildete Maschine im originalen Zustand erwerben und besitzt sie noch heute, gelegentlich wird sie bei Treffen oder auch am Lückendorfer Berg gezeigt.

Im Zeitalter der „Joghurtbecher“ ist eine vollverkleidete Maschine keinesfalls etwas Auffälliges, aber die NS 400 R ist es, zumindest für Szene- und Motorradkenner. Wo sieht man an einem Serienmodell stromlinienförmig verschaltete Gabelholme? Wo sieht man an einem Serienmodell einen stromlinienförmig verschalteten Seitenständer? Wo sieht man an einem Serienmodell drei so verschaltete Auspuffrohre mit der einmaligen Heckansicht? Das alles bietet die Rennreplica. Dazu die Buchstabenkombinationen an Verkleidungsteilen wie TRACK für das Anti-Dive-System der perfekt abgestimmten und zusätzlich luftunterstützten Telegabel mit 37 mm Standrohren. Auch ATAC für Automatic Torque Amplification Chamber. Hierbei werden per Stellmotor in niedrigen Drehzahlbereichen an den beiden un-



So war Freddy Spencer auf der NSR 500 unterwegs



Die NS 400 R für den Weltmeister



Die NS 400 R für den Normalverbraucher

ten liegenden Zylindern Klappen geöffnet, um eine weitere Kraftstoffanreicherung für die Leistungssteigerung zu ermöglichen. Alles Hightech, welche auf jeden Fall den gehobenen Kaufpreis rechtfertigt.

Nun ein paar Gedanken zu Details der Maschine, die aber nicht mit dem Rennoriginal und auch nicht mit den Production-Racern identisch sind. Bei diesen gibt es nur einen liegenden und zwei stehende Zylinder.

Der Rechteck-Doppelschleifen-Rohrrahmen mit einem Gewicht von nur 9,5 kg ist ebenso wie die Pro-Link-Kastenschwinge aus edlem Aluminium gefertigt. Für ausreichend Verzögerung sorgt an den ComStar-Rädern im 16"-Vorderrad eine gut funktionierende Nissin-Doppelkolben-Anlage mit 256-mm-Scheibe und im 17"-Hinterrad, eine ebenfalls mit Schwimmsattel von Nissin ausgestattete 220-mm-Brems Scheibe. Die Fahrwerksdaten entsprechen den als allgemein günstig ermittelten Standard mit 63,5° Lenkkopfwinkel, 100 mm Nachlauf, 1.385 mm Radstand, Federweg vorn 120 mm und hinten über das zentrale Gasdruckfederbein mit 100 mm realisiert.

Das meiste Potenzial der Maschine steckt aber im Motor. Der wassergekühlte Dreizylinder-Zweitaktmotor ist ein 90-Grad-V-Motor. Außer dem ATAC verfügt er über zusätzliche Membranen. Die niedrige Verdichtung von 7,0 überrascht, die max. Leistungsabgabe wird mit 9.500 U/min. angegeben. Das Bohrungs-Hubverhältnis beträgt 57 x 50,6. Die Nikasilbeschichtung der Al-Zylinder war bei der Indienstellung für ein Serienfahrzeug jener Zeit schon eher ungewöhnlich. In Absprache mit der Stuttgarter Firma Mahle wurde diese von den Japanern übernommen. Die Kraftstoffaufbereitung besorgen drei Keihin-Flachschiebervergaser mit 26 mm Durchlass.

Die Kraftübertragung zum Hinterrad realisiert ein Sechsganggetriebe mit einem bis 80 km/h rennmäßig langen ersten Gang, welches ansonsten knapp gestuft ist. Somit würde der erste Gang für die Stadtfahrt genügen, aber für das „gesittete“ Fahren reichen bereits Drehzahlen um die 2.000. Ab 6.000 Umdrehungen beginnt das Leben des Renners zu erwachen. Bis 10.000 Touren sollte man vor Schaltvorgängen schon drehen, um einen flot-

ten Anschluss zu erreichen. Das Werk attestiert der Maschine eine erreichbare Höchstgeschwindigkeit von 215 km/h. Tester beendeten die Orgie langliegend allerdings bei 207 km/h. Die Maschine ist für Sozusbetrieb vorgesehen, das Sitzbankhinterteil ist rennmäßig abgedeckt, der Flitzer sollte aber eher im Einmannbetrieb genutzt werden, denn dann entwickelt er seine Kraft freier.

Der Motor wird per Kickstarter zum Leben erweckt, so ein kleiner Zweitakter mit knapp 130 ccm pro Zylinder und der zivilen Verdichtung wird doch von einem Schuljungen ohne Probleme gekickt. Somit ist das Starten auch kein Problem, ein E-Anlasser wäre dann schon eine Verstümmelung. Nach dem Starten erlebt man die erste und evtl. einzige Enttäuschung mit der Maschine, und das ist ihre „Aussprache“, ohne prinzipiell etwas gegen Zweitaktgeräusche zu haben. Da gibt es ja auch ganz tolle, aber was die NS anbietet, ist wenig angenehm. Wie ein alter Zweitaktroller mit Gebläsekühlung hört sich die ansonsten beeindruckende Rakete an, nichts da mit spürbarer Kraft in der Akustik.

Dass die Kleine viel Durst hat, dürfte eigentlich nach den vorher beschriebenen technischen und Leistungsparametern einleuchtende Logik sein, denn von nichts kommt nichts, und ein gutes Pferd muss gut gefüttert werden. Zwischen neun und zehn Litern ist man da schon bei 100 Kilometern entsprechend der Fahrweise dabei. Es kann auch noch etwas mehr werden, wenn mal richtig geheizt wird. Dazu kommen noch pro 100 Kilometer etwa 250 ccm Zweitaktmotorenöl aus der Getrenntschmierung für die Gemischaufbereitung. Bei 19 Litern Tankvolumen sollte man da beim Touren wachsam sein, um



Rückansicht mit drei Rohren

keine Tankstelle zu verpassen. Aber rundum bietet die NS 400 R ein Fahrerlebnis einer nicht alltäglichen Art und wird besonders dem erfahrenen Nutzer angenehme Fahrfreude beschieren. Anfänger sollten sich besser etwas zurückhalten und eher auf zahmem Gerät Erfahrung sammeln.

Nach längerer Kurvenhatz ist allerdings beginnendes Bremsfading festzustellen, ein Grund, es etwas ruhiger anzugehen. Man kann sich schon vergessen, wenn man auf winkligen Gebirgsstraßen Kurvenfahren üben möchte und in einen Pulk großer PS-Dampfer kommt, denn dann zieht man den schwereren handlichen Brocken ganz schnell davon.

Also, Augen auf, um so ein Gerät einmal zu betrachten, aber man wird es nur sehr selten finden. Besonders den Anblick von hinten gibt es nur einmal – und diesen bietet die NS 400 R.

Im nächsten Bericht lernt der Leser das italienische Kultobjekt Ape kennen.



NS 400 R von rechts betrachtet



Das Herz der NS 400 R