

Ein „Pseudo-Brite“ GB 500 Clubman, Youngtimer von Honda

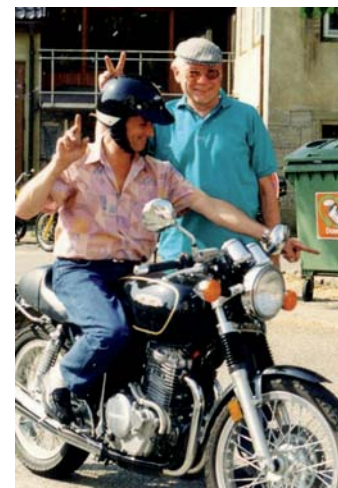


„Klacks“ erste Sitzprobe auf der Neuerwerbung im Juni 1991



Dieses Bild kann sich am Himmelfahrtstag 2011 am Hotel Riedel beim 2. Honda-Classic-Treffen dem Besucher bieten

Als der große „Klacks“ erstmalig eine GB 500 Clubman sah war es um ihm geschehen, Hunderte „tolle Vögel“ (O-Ton Ernst Leverkus) hatte er schon gesehen und auch gefahren, aber so ein Stück noch nicht. Schlaflose Nächte waren die Folge für ihn und seine Inge machte sich schon Sorgen. Aber wie kam es dazu? Der Gockel, Paul aus Salzkotten war schuld daran, hätte er nicht im Mai 1991 seine Braut mit der Clubman von Honda beschenkt und den „Klacks“ nicht zu dem Fest eingeladen, dann wäre das alles nicht passiert. Diese Geschichte wird auf Wunsch einiger Leser in der „Edelschrauberserie“ erzählt. Klacks Zitat aus einem Brief vom 28.05.1991:



Am Himmelfahrtstag 1992 in Braunsbach im Kochertal durfte der Autor erstmalig die Clubman selbst fahren

„... während der Saal vor Verlegenheit tobte, kam mit eigener Kraft und mit herrlicher Musik unter dem Tusch der Musikkapelle in den Saal – ein – na, was? – ein Motorrad! Eine blitzende, nagelneue Honda Clubman, Einzylinder 500 ohc, genau wie eine BSA Goldstar gebaut, auf den Seitendeckeln „Tourist Trophy“ – ganz elegant von unserem TT-Fahrer und Isle of Man-Gast Ralph Knight auf das Parkett gefahren! Gebaute Stückzahl: nur 2.000, 1989/1990. In Deutschland offiziell nicht zu kriegen.“ Die Hochzeitsreise auf der Clubman führte in das Schwabenland nach Althütte zu Ernst und Inge; die Clubman hatte bei „Klacks“ endgültig gezündet und er schrieb im Brief vom 28.06.1991. „... am 14.06. kamen Paul und Frau aus Salzkotten mit ihrem Auto zu uns und brachten auf dem Trailer meine neue 500er-Einzylinder-AJS-Boyracer-BSA-Gold-Star-Excelsior-Mechanical-Marvel-Matchless-G-50-Norton-International-NSU-Sportmax Rudge-Ulster-Velocette-Thrupton, alles in einem Motorrad zusammengefasst = Honda GB 500 Clubman! Meine hat die Nummer 676! Sie war noch völlig mit Übersee-Transportwachs überzogen. Ich habe jetzt eine Anfrage nach Tokio laufen, um alles Wissenswerte über diese seltsame, geringe GB 500 Stückzahl zu erfahren. Freunde, eine ganz neue Motorradwelt!“

Am 02.08.1991 kam die offizielle Rückantwort auf „Klackses“ Anfragen von Honda, und diese

sollen hier in gekürzter Form wiedergegeben werden, da es sich um Insiderwissen handelt

Welches Konzept wurde verfolgt? Wiederbelebung des klassischen Motorrad, besonders in USA. Nach erfolgreicher Einführung der Clubman 250 im Jahr 1983 kamen die GB 400 / 500 und 400 MK II auf Kundenwunsch auf den Markt.

Verkaufszahlen? GB 500 unit 4.584 für USA, davon 1.721 für Japan. GB 400 5.378 für Japan. Ausfuhr von Japan? Ausschließlich nach USA, Produktion ist eingestellt worden. Wer hat entwickelt? Verantwortlich Hiroshige Ivase, jetzt bei Honda Research in Ohio tätig. Welche Teile von XBR 500 übernommen? Prinzipiell keines, da XBR und GB gleichzeitig entwickelt wurden. Das japanische GB Modell wurde nur entsprechend der US-Vorschriften modifiziert. Falls die Produktion eingestellt wurde, bitte die Gründe? Zu der damaligen Zeit stand bereits das Konzept des längs eingebauten V 2 NT 400/650 und NTV 650 für Europa als weiterer Entwicklungsschritt fest. Und, und, Größe – Ende des Briefes.

Das Erscheinungsbild dieser Exotin begeistert ganz einfach jeden Klassik-Anhänger. Außer bei wenigen Insidern gibt es überall wo man damit auftaucht immer wieder das gleiche Rätselraten. In

Kurzform sollen die technischen Parameter der bildschönen „Lady“ vorgestellt werden. Der Motor ist als typischer Kurzhuber mit einer Bohrung von 92 mm und einem Hub von 75 mm bei 498,6 cm³ Hubraum konzipiert. Verdichtung 8,9; durch Kette angetriebene oberliegende Nockenwelle; vier vollradial angeordnet hängende Ventile; Trockensumpf-Schmierung mit Eaton Ölpumpe; 39 mm Keihin-Gleichdruckvergaser; bei 7.500 U/min. eine Leistung von 28 kW / 38 PS (irrtümlich wird oft 44 PS angegeben) bei Testmaschinen wurden auch schon 42 PS gemessen; max. Drehmoment 3,9 kpm bei 6.500 U/min.; kontaktlose Kondensatorzündung; Lichtmaschine 170 Watt; E-Anlasser und Kickstarter; Primärtrieb über Zahnräder; Mehrscheibenölbadkupplung; Fünfganggetriebe; Einschleifenrahmen aus Stahlrohr mit doppelten Unterzügen; vorn Doppelkolben-Einscheibenbremse mit 282 mm Durchmesser; hinten Simplex-Trommelbremse; klassische Alu- Drahtspeichenräder mit Hochschulterfelgen 18“; die Höchstgeschwindigkeit ist mit 166 km/h benannt; der Verbrauch ist mit 3,5 bis 6,5 l angegeben.

Genug der trockenen Theorie, sehen wir uns lieber das seltene Stück an, es ist fast ein Cafe-Racer aus der Serie. Für Fahrer bis 1,80m Körperlänge ist die „Racerhaltung“ auf der Clubman noch zumutbar, schmalgehaltene Stummelhenker und Einmann-Höcker-sitzbank im typisch englischen Stil

erinnern an „Clubman-Racer“ a la I.o.M. Relativ hochangesetzte und nach hinten gelegte Fußrasten verstärken diesen Eindruck. Bei normalem Tageslicht und besonders bei Kunstlicht sieht die Maschine schwarz aus, aber das täuscht, sie ist ein Chamäleon, denn nur bei direkter Sonnenbestrahlung in einem bestimmten Blickwinkel ist das dunkle Grün der Maschine mit ganz feinem Metalleffekt zu erkennen. Goldene Linierung und TT Cover verleihen dem Motorrad eine schöne Eleganz. Der Sitzbankhöcker ist mit einer lackierten Kunststoffschale abgedeckt, diese kann abgenommen werden und darunter kommt die komplette englische

tems werden die Abgase teilweise gereinigt. Die Schadstoffkomponenten HC und CO werden per Frischluftzuführung im Auslassstrakt nachverbrannt. Das System ist speziell für den amerikanischen Markt, aufgrund besonderer Abgasbestimmungen, angebracht. Ebenfalls dem US-Markt gezollt sind der Meilentacho, die Seitenstrahler am Vorderrad und das geschaltete Hauptlicht bei betätigter Zündung.

Nun zum Fahren, denn hier geht die Freude so richtig los, allerdings zwingt der Motor erst einmal zu einem unabdingbaren Startritual. Die Startfreudigkeit lässt zu wünschen übrig, bei Abstellzeiten der Maschine über



Bei jeder Fahrt werden Erinnerungen an den berühmten Vorbesitzer wach. Besser als mit einem echten Cromwell-Helm ist die Verbindung zur GB 500 kaum herzustellen. Der Helm ist ein Geschenk vom verstorbenen „Klacks-Freund“ Dieter Schubert aus Chemnitz an den Autor

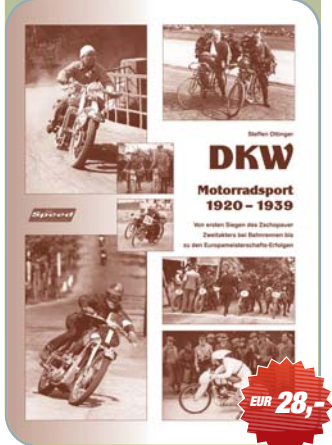
Einmann-Rennsitzbank alter Norton Manx oder Matchless G 50 aus Leder zum Vorschein. Der sportlich kleine Tank wirkt optisch wesentlich schöner als das „Fass“ der Schwester XBR. Die Doppelport-Auspuffanlage mündet in einen Sammler unter dem Motor und von da führt der Einzeldämpfer rechtsseitig nach hinten, deswegen muss leider auf einen Hauptständer verzichtet werden. Der Schalthebel ist nach hinten gerichtet. Auffällig sind die Bauteile für die Abgasrückführung, diese befinden sich oberhalb des Kurbelgehäuses, links am Zylinder. Mittels eines Sekundärluftsys-

mehrere Tage sollte man den Vergaser leer fahren. Beim Neustart hilft der Choke und der E-Anlasser, das Kicken kann bei kaltem Motor zum Problem werden. Nach dem Knopfdruck springt er an und blubbert sein „Eintopflied“ in die Atmosphäre. Je nach Außen- und steigender Motortemperatur mit dem Choke nachregulieren, eine leichte Warmlaufphase ist zu empfehlen, ansonsten „hustet“ er. Dann kann es losgehen, der Fahrspaß pur beginnt, das Motorrad ist für enge und kurvige Land- oder besser Gebirgsstraßen gebaut. Im Stadtverkehr bei etwa 3.000 Touren grummelt

sie unauffällig gemütlich, bei 4.000 Umdrehungen wird die Stimme rauher, mit zunehmender Drehzahl wird sie härter zur sonoren Einzylinder-Viertaktsprache wie beim Manx GP, ab 7.500 U/min. sollte man es nicht weiter übertreiben. Bei ganz harter Kurvenhatz im Mittelgebirge, immer schön im höheren Drehzahlbereich, wird sie durstig und auf einmal meint man nach 180 Kilometern, was bockt sie denn jetzt, Benzinhahn auf Reserve umschalten, dass wollte sie – nach etwas über 200 Kilometer war der Tank trocken. Schiebetrieb aus zügiger Fahrt zum verkehrshauptbedingten Halt mag sie überhaupt nicht, da verschluckt sie sich gern und quitiert mit – Motor aus, ergo, vorher mit kurzen Gasstößen bei gezogener Kupplung am Leben erhalten. Sensible Tester bescheinigen dem Motor mit steigender Drehzahl Vibrationen. Sollten sie über zehn Jahre Fahrpraxis mit englischen Single und Twins verfügen, würden sie gar nicht wissen was das ist, denn das gehört dazu, wenn der Motor gesund ist. Das Fahrwerk macht riesig Spaß, Kurven und Schräglagenwechsel gehen wie im Spiel. Wer da meint vorn Stahlflex zu benötigen, der soll erst einmal kräftig zugreifen und steht schon auf dem Vorderrad. Den Meilentacho mit einem digitalen Fahrertacho zu ergänzen ist sehr zu empfehlen, denn die Kilometermarkierungen sind nur von Falken zu erkennen. Die original aufgezogenen Bridgestone Mag. Mopus G 510 und 511 sind gut, dürfen aber nicht zu alt sein, denn dann sind sie hart und nicht mehr vertretbar. Auf Fahrbahnlängs- rillen und dick aufgetragener Farbe von Fahrbahnmarkierungen schwänzelt sie gern mit dem Heck, aber wenn man das kennt wird es auch beherrscht. Im Fahrbetrieb überläßt das mechanische Motorgeräusch das Auspuffgeräusch, der Dämpfer ist zu leise abgestimmt und vernichtet leider auch Leistung, aber da ist Abhilfe möglich.

Anfang der 90er-Jahre waren in der Bundesrepublik einige „graue“ zum Blickfang geworden und Honda Deutschland orderte die

BUCH-BESTELLUNG
unter
www.top-speed.info



Restbestände von etwa 1.000 Stück für Liebhaber zum Preis von 7.660 DM im Lande, sie gingen weg wie „warme Semmeln“. Der liebe „Klacks“ war nun glücklicher Besitzer und freute sich an seiner neuen Liebe auf den Straßen abseits der großen Fahrstraßen der Schwäbischen Alb. Er genoss jede erlebte Meile auf der Clubman und hatte noch einige Ziele im Tourenplan, die Isle of Man, die Nordschleife am Nürburgring und auch der Lückendorfer Berg waren seine Wunschträume. Nur 1.600 Meilen konnte er noch damit fahren, am 19.05.1998 riss ihn der Tod völlig unerwartet von unserer Seite. Später bot seine Inge dem Autor der Zeilen die Maschine zum Kauf an, sie wollte diese gerne in den Händen eines Freundes ihres Mannes wissen. Damit wird auch sein Vermächtnis gepflegt und alljährlich versammeln sich Anhänger des beliebten Motorradexperten beim Motorradfahrertreffen des „Freien Motorradfahrer Freundeskreises“ in Zittau zu einem „Klacks“-Gedenktreffen. Am Himmelfahrtstag 2011 treffen sich Hondaklassiker am Hotel Riedel in Zittau, mit Sicherheit sind da einige „Clubmänner“ vertreten. Im folgenden Bericht wird „Feinbackware“ mit Sechszylindermotoren vom „Bäcke“ Mühlberg aus Plauen vorgestellt.

Details der linken Seitenansicht, gut zu erkennen das außenliegende Sekundärluftsystem, der Sammler der Abgasanlage unter der Ölwanne und die Doppelkolben-Scheibenbremse am Vorderrad (links)
Klassische Eleganz zeichnet die Maschine aus, die zurückversetzte Fußraste am kombinierten Träger, aus Aluminium geschmiedet, ist gut zu erkennen. Die Länge des Kickstarters lässt auf notwendige Beinkraft schließen (rechts)

