



Großer Test:
**Ducati Monster
1100 Evo**

MOTORRAD MAGAZIN MO



Horex VR 6:
Werksbesuch
Sechszylinder
kurz vor Serienstart



Vollgas in Nardo:
Kawasaki ZZR 1400
210 Ram-Air-PS



Deutschland 4,90 €
Österreich 5,40 €, Schweiz 9,50 CHF,
E 6,20 €, B 5,80 €, NL 5,95 €, L 5,80 €, I 6,20 €,
GR 6,90 €, FIN 7,50 €, DK 53,00 DKK,
S 70,00 SEK, H 1965,00 HUF

März 2012 **Nr. 3**

- Top-Fahrwerk: **Triumph Speed Triple R**
- **Suzuki GSX-R 1000:** Die sechste Generation
- Getestet: **Alle Werks-Superbikes**



BESSER ALS NEU

Umgebaut und veredelt: **Das zweite Leben** alter Motorräder

- Aermacchi 350 Sprint • Suzuki Bandit 600
- Machnik-Yamaha RD 350 • Honda Gold Wing-Tracker
- Yamaha SR 500 • Honda VF 1000 R • Stamm-Honda CB 750 Old School



DAS ZWEITE LEBEN

Gut abgehangenes Alteisen gekauft und dann etwas Neues, etwas Besonderes daraus gemacht. Darum geht's in unserem großen **ERWECKUNGS-REPORT**. Den Anfang macht ein Boxer-Tracker, der einmal Gold Wing war



TEXT: JO SOPPA FOTOS: TIMO SCHWACH, PALLMANN



Vierzylinder. Von vorne dominieren die beiden Zahnriemenschächte die Silhouette der Gold Wing-Tracker

Alexander Damitz mit seinem verblüffenden Honda-Unikat. Die seitliche Nummerntafel inszeniert den Conti-Pneu





Die Auspuffanlage entwarf Honda Kraft aus Leutkirch 1977 für einen Gold Wing-Sportumbau, gefertigt wurde sie bei BSM

Hondas Spitze. Die Gold Wing sollte ursprünglich der sportlichen Konkurrenz das Fürchten lehren

Honda hatte schon immer ein Händchen für missverständliche Motorräder. Als die Gold Wing mit ihrem automobilesken Vierzylinder-Boxermotor anno 1974 präsentiert wurde, hielten sie nicht wenige Motorrad-Enthusiasten für den sportlichen Überhammer schlechthin. Kawasaki stellte bis dato mit der Z 900 bei den Serienherstellern die Speerspitze. Jetzt übertrumpfte Honda mit dem wassergekühlten (!) Boxer die 76 PS starke Grüne deutlich. Ungeheuerliche 82 Pferdestärken mobilisierte der Honda-Unterflurbomber, eine Prise mehr Pfeffer gab es allenfalls noch bei handverlesenen Kleinherstellern wie MV Agusta oder Münch, dann aber zum Luxustarif.

Viele hielten mit diesem famosen Stück Honda-Motortechnik auch das Ende der Boxer-BMWs für gekommen. Schließlich manifestierte sich in diesem modern gezeichneten Antriebsblock mit seinen per Zahnriemen angetriebenen Nockenwellen all jene Merkmale, die Fans der Bayern-Kräder auch ganz gerne bei einem weiß-blauen Produkt in Empfang genommen

hätten. Von der bestechenden Laufkultur ganz zu schweigen. Doch es sollte alles ganz anders kommen.

Wie es sich für die wilden siebziger Jahre gehört, wurden etliche der fahrfertig 295 Kilogramm schweren Ur-Gold Wing sogleich mit zeitgenössischem M-Lenker und einem Satz Koni-Federbeine für sportliche Weihen aufgerüstet. Doch die High Speed-Qualitäten der unter leichter Hand überaus kultiviert laufenden Maschine erwiesen sich für bundesdeutsche Autobahn-Junkies als wenig erbaulich. Das Drohpotenzial der vierzylindrigen Boxergewalt richtete sich vor allem gegen den Fahrer selbst.

Die Gold Wing war das erste japanische Motorrad, das unter Mithilfe von Rechnerprogrammen konstruiert wurde. Vor allem beim Fahrwerksbau erhofften sich die Honda-Macher auf diesem Wege schnelle, zudem weniger materialintensive und damit kostengünstige Lösungen. Doch die Fahrstabilität der Gold Wing bei hohem Tempo war kritisch. Heftiges Aufschaukeln bis hin zu niederfrequentem Lenkerschlagen von

Anschlag zu Anschlag bescherten damals mach wildem Reiter ein Fahrerlebnis, auf das er allzu gerne verzichtet hätte.

Fast schon unfahrbar konnte die Gold Wing werden, wenn sie mit einer lenkerfesten Verkleidungsschale ausgestattet worden war. Honda musste handeln. Nachträglich zwischen die Oberrohre eingeschweißten Rahmenverstärkungen sollten das Fahrverhalten kurieren. Doch der Ruf der ersten Gold Wing-Serie war rasch ramponiert. Als potenter Power-Tiger abgesprungen, als zahnloser Wackelpudding gelandet, der zudem so gut wie keine Schräglagenreserven bot. Die Sportfraktion wandte sich wieder in Richtung Kawasaki Z 900/1000 oder Suzuki GS 1000, Feinschmecker verneigten sich vor der traumhaften Königswellen-Ducati.

Honda machte jedoch genau das Richtige: Sie erfanden die Gold Wing neu. Diesmal als schwere Tourenmaschine, mit üppiger Vollverkleidung und fest montiertem Gepäckkoffersatz. Diese Botschaft hörten später auch die Besitzer der Erstgeneration allzu gerne. Sie rüsteten ihre

„Wing“ mit Koffern, großen Windschildern und dicken Tourensitzbänken um. Statt Bahnbrennen war nun komfortables Kilometerfressen angesagt. Und so ließen es die Gold Wing-Jünger fortan gemütlich angehen. Speziell in den USA, wo die Wing schließlich ab 1981 auch produziert wurde.

Eine dieser frühen 76er Gold Wing konnten Benjamin Pallmann und Alexander Damitz im Frühjahr 2010 auftreiben. Nachdem sie eine Buell ebenso umfangreich modifiziert hatten, wuchs die Lust auf ein neues, abgefahrenes Motorrad-Projekt. Die auf den ersten Blick völlig „uncool“ aussehende Gold Wing kam da mit monströser Touring-Sitzbank, Krauser-Gepäckkoffern und unförmigem Windschild gerade recht.

Sie war seit 1985 in einer Hand unterwegs gewesen, hatte bereits 155 000 Kilometer auf dem defekten Tachometer und deshalb wohl noch einige Meter mehr in ihrem langen Leben gesehen. Für 1500 Schweizer Franken wechselte das gesuchte „Sammlerstück“ den Besitzer. In neuen Händen sollte aus Touren-Pummelchen Gold Wing etwas gänzlich Neues, Überraschendes werden. Und schnell musste die Nummer über die Bühne gehen. Mit geringen Mitteln das Maximale aus der Basis herauskitzeln. So in etwa hatten es sich die unverfroren planenden Neu-Gold Wingler

bei ihrem grob aufskizzierten Tracker-Projekt kühn vorgestellt.

Doch wie immer, wenn die Pläne geschmeidig von der Hand gehen, lassen die Fallstricke der Realität nicht lange auf sich warten. Die „schussfeste“ Konstruktion des Honda-Dauerläufers diktierte gänzlich neue Aufgaben ins Planungsheft. Denn der unkaputtbare Motorblock hatte einen handfesten Riss und der einstmals als Wackelpudding verschriene Rahmen dokumentierte seine harte Lastenträgersaufgabe mit einem satten Bruch. Vier Weltumrundungen und eine Tour zur Isle of Man hatten offensichtlich ihre Spuren am Honda-Krad hinterlassen.

Wer so ein Schätzchen kauft, sollte also sehr genau hinsehen. Besonders was Rostschäden angeht. In den Rahmenprofilen nistet sich gerne Dreck und Feuchtigkeit ein, was zu Durchrostungen führen kann. Sehen etwa die unteren Motoraufhängungspunkte schon stark angegriffen aus, kann man davon ausgehen, dass im Inneren der Rohre die braune Pest schon munter am Nagen ist. Die beiden Schweizer Gold Wing-Novizen entschieden sich deshalb für radikale Maßnahmen. Das Motorrad wurde komplett zerlegt und Stück für Stück frisch aufgebaut. Als erstes musste der Rahmen saniert werden. Rostschäden gab es samt Bruch an der Hauptständertraverse.



Die Idee fürs Lackdekor kam Alex Damitz beim Verspeisen einer Packung „Nippon“-Schokoreis

Gepflegter Minimalismus.

Ins kleine Koso-Instrument passen sämtliche Infos, die man unterwegs braucht



Ein neues Rohrstück wurde eingeschweißt. Anschließend bekam der Rahmen eine schwarze Pulverbeschichtung.

Parallel ging es dem immerhin 106 Kilogramm schweren Motorblock ans Leichtmetallgehäuse. Auch hier rettete eine fachmännische Schweißstelle das Projekt. Die Gelegenheit wurde selbstverständlich auch gleich für eine umfassende Motorrevision genutzt. Eine große Überholung war auch bei der Bremsanlage angesagt. Die Gold Wing war übrigens das erste Serienmotorrad mit drei Scheibenbremsen, und somit gab es einiges zu tun.

Nach 36 Jahren waren die Laufräder durch Korrosion und etliche Reifenwechsel etwas angegriffen. Also wurden die Felgen ebenfalls schwarz pulverbeschichtet und neu in die porentief gereinigten Naben eingespeicht. Damit stand das Fahrwerk der Gold Wing Tracker wieder auf gesundem Fundament. Dank der heutzutage Gold Wing-schweren Reiseenduros war es kein Problem, passende Grobstöller für das Projekt aufzutreiben. Conti hat die passenden „Escape“ im Sortiment.



Frisch und modern. Kaum zu glauben, dass dieses Motorrad 36 Jahre auf dem Buckel hat

Das beste Tuning für ein schweres Motorrad ist zugleich das einfachste: alle unnötigen Bauteile weglassen. Nach diesem Grundsatz handelten die beiden Schweizer und speckten die Serienausstattung gnadenlos ab. Statt des dicken Zweihunden-Cockpits muss es jetzt ein simpler Minitachometer aus dem Hause Koso tun. Das passt goldrichtig zum Tracker-Konzept und reduziert die Masse um die sensible Lenkachse. Nach gleichem Muster verfuhr man bei der Lichtanlage. Ein kleiner Chopper-Scheinwerfer aus dem Zubehör wurde tief in die Gabelbrücke gesetzt, die suppenkellengroßen Blinkleuchten bekamen Platzverweis. In der Schweiz geht das.

Schaut man sich das Resultat in Ruhe an, stellt sich rasch Verwunderung ein. Kann es sein, dass vergleichsweise moderate Änderungen das Erscheinungsbild eines Motorrads so radikal verändern können? Offensichtlich schon. Alleine die Korrekturen am Heck mittels Triumph Speed Triple-Sitzbank und hemmungslos eingekürzter Serienradabdeckung machen die Gold Wing zumindest fürs Auge um 50 Kilo-

gramm leichter. Damit dieses minimalisierte Heck nicht von einer Kennzeichentafel gestört wird, wanderte es seitlich aus dem Blickfeld. Der zugehörige Kennzeichen-träger wurde links am Rahmenheckteil installiert.

Damit die Macher ihren immerhin 270 Kilogramm schweren Tracker-Brummer gut im Griff haben, kam als adäquate Lenkstange nur ein stattliches Enduro-Geweiß mit Versteifungsstrebe infrage. Bei der Farbwahl gab es einmal mehr keine Diskussionen, schwarz passt immer, vor allem zum weißen Restlack, den ein ebenso ele-

gant wie sparsam gesetztes Farbdekor gekonnt vervollständigt.

Ein gutes Jahr verstrich, bis der abgerockte Tourer als wuchtiger Doppelboxer-Tracker sein zweites Leben beginnen konnte. Eine Transformation, die begeistert und zugleich eine Frage aufwirft: Warum gibt es so etwas nicht neu vom Hersteller zu kaufen? Auch auf die Gefahr hin, dass mit so einer Kreation wieder neue Missverständnisse aufkommen. Denn zum ernsthaften Dirt Tracken ist die Gold Wing ebenso ungeeignet wie zum Sporteln. Aber der coole Auftritt stimmt zu 100 Prozent. □

TECHNISCHE DATEN: HONDA GOLD WING TRACKER

Preis: Neupreis 1975: 9268 Mark. Kaufpreis gebrauchte GL 1000, Baujahr 1976, nicht original, aber fahrbereit 1500 Schweizer Franken, plus zirka 5000 Franken Umbau-/Materialkosten

Leistung: 82 PS (60 kW) bei 7500/min, maximales Drehmoment 82 Nm bei 6500/min

Motor: Viertakt-Vierzylinder-Boxermotor, wassergekühlt. Zwei Ventile pro Zylinder, ohc. Bohrung x Hub 72 x 61,4 mm, Hubraum 999 ccm, Verdichtung 9,2. Vier Keihin-Gleichdruckvergaser, Drosselklappen-Ø 32 mm. Kraft-Auspuffanlage, Elektrostarter. Fünfganggetriebe, Endantrieb über voll gekapselte Gelenkwelle (Kardan)

Fahrwerk: Doppelschleifen-Stahlrohrrahmen, linker Unterzug für Motordemontage abschraubbar. Serienmäßige Telegabel mit Faltenbälgen. Hinten Stahlrohrschwinge mit zwei Koni-Federbeinen, Vorspannung und Dämpfung einstellbar. Gold Wing-Serienräder mit schwarz beschichteten Leichtmetallfelgen. Bereifung vorn 100/90-19 57H, hinten 130/80-17 65H, Continental Escape Enduro-profil. Doppelscheibenbremse vorn, Ø 232 mm, Scheibenbremse hinten, Ø 250 mm, Stahlflex-Bremsleitungen. Radstand 1560 mm, Sitzhöhe 750 mm. Lenkkopfwinkel 62 Grad, Nachlauf 120 mm, Tankinhalt 19 Liter, Gewicht fahrfertig 270 kg, zulässiges Gesamtgewicht 471 kg

Besitzer und Umbauer: Benjamin Pallmann, Alexander Damitz, Schweiz, E-Mail: benjamin.pallmann@gmx.de