

3/2023

www.motorrad-classic.de

Youngtimer Oldtimer Szene Markt

Service
GFK-Teile
instandsetzen
und
optimieren



Vater-Sohn-Duo
Königswellen
auf der
Rennstrecke



Statt Einmachgläsern
100 Jahre
Horex



Vergnügungsdampfer
Moto Guzzi
V7 850
California



SINGLE- WELLNESS

Einzylinder-Beautys der 80er



Yamaha
SRX 600



Gilera
Saturno



Honda
GB 500 Clubman

100 Jahre

Klacks

Deutschland 6,90 €

Österreich 7,80 € · Schweiz 11,50 CHF · Belgien 8,10 € · Niederlande 8,10 €
Luxemburg 8,10 € · Dänemark 69,95 DKR · Italien 9,10 €
Spanien 9,10 € · Portugal (cont.) 9,10 € · Griechenland 10,20 €



4 190948 606900



14



28



42



70



84



96

AKTUELL

6 Nachrichten, Termine, Tipps

AUF ACHSE

- 14 **Single-Beautys**
Unterwegs mit Gilera Saturno, Honda GB 500 Clubman und Yamaha SRX 600
- 96 **Moto Guzzi V7 850 California**
Piekfein restaurierter Reisedampfer

IM STUDIO

- 34 **Barton Phoenix 750**
Extrem seltener Square-Four-Zweitakt-Racer aus England

SZENE

- 10 **Suzuki VS 1400 Intruder**
Vor 35 Jahren brachte Suzuki die wohl wirkmächtigste Harley-Kopie aus Japan
- 12 **Jerry Lee's FLH Duo Glide**
1959 schenkte Harley Rock 'n' Roller Jerry Lee Lewis ein Motorrad
- 28 **100 Jahre Klacks**
Wäre dieser Tage 100 Jahre alt geworden: Ernst „Klacks“ Leverkus
- 40 **Exotische Motorradmarken**
Velocette
- 42 **100 Jahre Horex**
Teil 1: Von der Gründung bis zum Zweiten Weltkrieg
- 66 **Honda CX 500 Café Racer**
Nächste Runde des Umbauprojekts: Ergonomie und Optik
- 70 **Zehnder 110 Paris-Nizza**
In den 20ern machte das „Zehnderli“ die Schweiz mobil
- 106 **Phil-Read-Replika**
50 Jahre nach Phil Reads Weltmeisterschaft baute Peter Abelmann eine Replika
- 112 **Fotoalbum unserer Leser**

PORTRÄT

- 90 **Gerhard Waitz und seine Motorräder**
Ein akribisch aufgezeichnetes, reichhaltiges Motorradleben

SERVICE

- 58 **Werkstatt**
Marcel Schoch beantwortet Leserfragen
- 60 **GFK-Teile**
Instandsetzung einer GFK-Verkleidung

SPORT

- 76 **Königswellen-Duo auf der Piste**
Vater und Sohn beim Zeitenfeilen
- 84 **Lucifer's Hammer**
Auf dieser XR wurde Gene Church Harleys letzter Meister im Straßenrennsport
- 104 **DHM-Nachrichten**

RUBRIKEN

- 52 **Kleinanzeigen-Markt**
- 50 **Leserbriefe**
- 114 **Vorschau/Impressum**

Titelthemen in Rot



EDITORIAL

Einer reicht

Er ist die rudimentärste Form motorisierter Fortbewegung auf zwei Rädern: der Einzylinder. Auch Jahrzehnte nach unseren ersten „Erfahrungen“ auf bläuernden Single-Sägen mit 50 cm³ bleibt er für viele ein Faszinosum, das nicht nur durch schlichten mechanischen Aufbau fesselt, sondern vor allem durch emotionsstarke Haptik und Akustik. Nach rund 20 Jahren Dornröschenschlaf kam er Mitte der 80er auch abseits der Schotterpisten wieder zu Ehren – mit der SR 500 hatte Yamaha schon Ende der 70er seinen Weg zurück auf den Asphalt geebnet.

Dort ging es dann bisweilen auch alles andere als beschaulich zu. Zum 1. Oktober 1988 nämlich hatte eine Gruppe Rennsportbegeisterter, die die Schnauze voll hatte von der grassierenden Vierzylinderuniformität auf den Rundstrecken, nach Dahlem in der Eifel zum ersten, damals noch konspirativen Stelldichein gerufen. Damit trat sie eine Rennserie los, die einen regelrechten Einzylinderboom entfachen sollte und sich bis Mitte der 90er zu einem Leistungsschlachtfeld ehrgeiziger Tuner und semiprofessioneller Rennfahrer entwickelte.

Wir hingegen wollen unsere Aufmerksamkeit in dieser Ausgabe auf die gemächlichere Form der Single-Wellness auf Asphalt richten und haben mit der modern gezeichneten Yamaha SRX, der rührend klassischen Honda Clubman und der rassigen Gilera Saturno die schönsten Straßensingles dieser Zeit noch einmal vereint. Fahren Sie doch mit!

In freudiger Erwartung Ihres Feedbacks unter motorradclassic@motorpresse.de grüßt


Guido Kupper



Single sucht: Asphalt

Vor mehr als 30 Jahren sah es so aus, als würde der Einzylinder auf Asphalt eine Renaissance erfahren. In den Rahmen zierlicher, leichter Straßenfeger schwärmte er zur Kundschaft aus. Heute ist er aus den Straßenportfolios weitestgehend verschwunden. Wir präsentieren: die heißesten Street Singles der 80er.

Text: Guido Kupper; Fotos: Tyson Jopson



Er ist der Prototyp aller Hubkolbenmaschinen. Schon die ollen Römer verwendeten ihn in Wasserpumpen, in Dampfmaschinen half er seit Anfang des 17. Jahrhunderts bei der Entwässerung von Bergwerksstollen und auch in Daimlers Reitwagen rackerte er: der Einzylinder. Trotz drängender Konkurrenz der Mehrzylindermeute konnte er sich bis in die zweite Hälfte der 60er-Jahre halbwegs behaupten. Maschinen wie BSA Gold Star oder Velocette Thruxton hatten es da schon auf 80 und mehr PS Literleistung gebracht. Dann aber über-

nahmen Twins und Triples allmählich das Zepter – und schließlich warf Japan hochaufwendige Vierzylinder ins Großserienrennen.

Natürlich verschwanden die Singles nie völlig. Vor allem in Enduros hatten und haben sie nach wie vor ihre Berechtigung. Wer sich auf zwei Rädern durch den Matsch quält, dem steht der Sinn kaum nach komplizierter und im wahren Sinne des Wortes schwerwiegender Technik. Mit seiner ersten Großserienduro, der XT 500, landete Yamaha 1976 einen Volltreffer im Matsch, ab 1978

nahm man dann mit der SR 500 auch den Asphalt unter Beschuss – mit riesigem Erfolg. Anfang der 80er hatte Honda es endlich leid, den satten SR-Verkaufszahlen seines Heimkonkurrenten Yamaha hinterherzuwinken und packte den modernsten Einzylinder, den das Portfolio hergab, in ein nach amerikanischem Geschmack gestaltetes Straßenmodell: die FT 500. Ihr Antrieb basierte auf dem der Enduro XL 500 S. Mit vier Ventilen sowie zwei zwecks besserer Kühlung getrennten Auslass-Ports samt Krümmern war er der Technik der Altvorderen schon



Gilera Saturno

DATEN

Gilera Saturno

Motor: Flüssigkeitsgekühlter Einzylinder-Viertaktmotor, zwei obenliegende, über Zahnriemen getriebene Nockenwellen, vier über Schleppebel betätigte Ventile, Bohrung x Hub 92 x 74 mm, Verdichtung 9,8:1, Hubraum 491 cm³, Leistung 38 PS bei 7200/min, Kick- und E-Starter

Kraftübertragung: Mehrscheiben-Ölbادهkupplung, Fünfganggetriebe, Kettenantrieb

Fahrwerk: Unten offener Gitterrohrrahmen aus Stahl, Telegabel vorn, Ø 40 mm, Zweiarmschwinge aus Stahlpressprofilen, Zentralfederbein, Alu-Gussräder, Reifen 110/70-17 vorn, 140/70-17 hinten, Scheibenbremse vorn, Ø 300 mm, Scheibenbremse hinten, Ø 240 mm

Maße und Gewichte: Radstand 1410 mm, Gewicht vollgetankt 167 kg, Tankinhalt 20 l

Höchstgeschwindigkeit: 173 km/h

Preis (1989): 11 500 Mark

deutlich entwachsen. SR samt Verkaufszahlen aber kratzte die vermeintliche Konkurrenz wenig. Das FT-Styling mit seinem klotzigen Rechteckscheinwerfer und dem gesofteten Flat-Track-Appeal fiel durch, in puncto Publikumsgunst wurde die Honda zum Rohrkrepieler – auch weil potenzielle Single-Käufer trotz E-Starter nun mal nicht auf den Kicker verzichten wollten. Der war schließlich kaum weniger als ein Mythos. Wer erinnert sich nicht an die kleinen Menschaufläufe um XTs oder SRs auf den Schulparkplätzen der 80er, wenn die Heroen aus den oberen Klassen nach minutiös durchgeführter Vorprozedur mit eisernen Waden und stierem Blick ihre XTs oder SRs anwarfen,



Im aufgeräumten, dank weißer Zifferblätter hübschen Cockpit verrät die Temperaturanzeige die Wasserkühlung



Über die Auslass-Ports des Singles entweicht das Abgas in die wohl-, aber nicht aufdringlich tönende Lafranconi-Tüte



An den hinteren Enden der aus Blechprofilen gefertigten Schwinge erleichtern Achsexzenter das Spannen der Kette



Der dohc-Single der Saturno hängt in einem nach unten offenen Gitterrohrrahmen aus Stahl

um dann durchs Spalier bewundernder Blicke von dannen zu donnern?

1985 wagte Honda den zweiten Aufschlag. Wieder mussten Stollentiere als Organspender erhalten – diesmal XR 500 und XL 600 R, in denen 1983 Hondas top-moderner RVFC-Single debütiert hatte. Das Kürzel steht für „Radial Four Valve Combustion Chamber“, eine Konstruktion, bei der die vier Ventile in einem leistungsfördernd halbkugelförmigen Brennraum untergebracht sind. Satte 44 PS Output brachte das, was einer Literleistung von 88 PS entspricht – ein damals im Serienbau rekordverdächtiger Wert, der SRX wie Saturno gleichermaßen in den Schatten stellte. Heute knacken KTM-Singles locker die 100-PS-Marke, zudem unter deutlich verschärften Emissionsauflagen.

Für den Einsatz auf der Straße hatten die Honda-Techniker dem Motor mittels schwererer Kurbelwelle mehr Schwungmasse verpasst, dazu kleinere Ventile und einen 39er-Gleichdruckvergaser statt zweier gekoppelter Gemischaufbereiter. Verpackt war der leistungswillige Bursche, dessen Doppelport-Auslass durch

zwei Krümmer samt zwei Endschalldämpfer pusten durfte, in einem simplen Einschleifen-Stahlrohrrahmen mit gegabeltem Unterzug. An der Front hing ein schlichter, aber tapfer leuchtender Rund-

scheinwerfer, im feisten Tank schwappten 19 Liter Sprit und übers knubbelige Heck spannte sich eine Soziussitzabdeckung aus Plastik. Irgendwie sah das klassisch aus – und dann wieder doch nicht. Nach



Honda GB 500 Clubman



DATEN

Honda GB 500 Clubman

Motor: Luftgekühlter Einzylinder-Viertaktmotor, eine obenliegende Nockenwelle, vier radial angeordnete, über Kipp- und Schleppebel betätigte Ventile, Bohrung x Hub 92 x 75 mm, Verdichtung 8,9:1, Hubraum 498 cm³, Leistung 38 PS bei 7500/min, Kick- und E-Starter

Kraftübertragung: Mehrscheiben-Ölbادهkupplung, Fünfganggetriebe, Kettenantrieb

Fahrwerk: Einschleifenrahmen aus Stahlrohr, Telegabel vorn, Ø 35 mm, Zweiarmschwinge aus Stahlrohr, zwei Federbeine, Drahtspeichenräder, Reifen 90/90-18 vorn, 110/90-18 hinten, Scheibenbremse vorn, Ø 274 mm, Trommelbremse hinten, Ø 140 mm

Maße und Gewichte: Radstand 1412 mm, Gewicht vollgetankt 179 kg, Tankinhalt 20 l

Höchstgeschwindigkeit: 166 km/h

Preis (1992): 7 760 Mark

der Pleite mit der FT hatte Honda dieses Mal jedenfalls nichts dem Zufall überlassen und die potenzielle Kundschaft nicht nur minutiös befragt, sondern ihre Wünsche – E- und Kickstarter, klassischer Rundscheinwerfer, Rundinstrumente, großer Tank, schlauchlose Bereifung und nicht zuletzt ein kerniger Sound – auch minutiös umgesetzt. Heraus kam, was die Kunden offenbar wollten: eine Mischehe aus klassisch englischem Einzylindermotormythos und reibungsloser Moderne.

Das hatten sie nun davon, die Deutschen. Die viel stimmigere, ja geradezu herzerweichend schöne, weil deutlich klassischere Variante dieses Motorrads nämlich behielt man ihnen bis auf Wei-



Wunderbar klassische Runduhren im Clubman-Cockpit, das sich von dem der Modellschwester XBR nicht unterscheidet



Statement in vier Buchstaben: RFVC steht für die Konstruktionsweise – „Radial Four Valve Combustion Chamber“



Strengere Abgaslimits in den USA ist das wenig klassische Sekundärluftsystem mit seinem Geschläch geschuldet



Eine Bankabdeckung gab's auch für die XBR, hier aber ist der Heckrahmen tatsächlich nicht für Sozusbetrieb ausgelegt

teres erst mal vor. Geboren wurde sie – basierend auf Japans GB 250 und GB 400 TT von Anfang/Mitte der 80er-Jahre – schon im Erscheinungsjahr der XBR als ausschließlich für den japanischen Markt gebaute GB 500 TT. Ins Blickfeld der Europäer geriet die erst, als Honda Amerika 1989 gut 4500 Stück für die USA orderte – um dann wegen einer grassierenden Konjunkturflaute auf den meisten von ihnen sitzen zu bleiben. Mit polierten Alustummeln samt gebürsteten Motordeckeln, viel Chrom, sexy Black-Green-Metallic-Lackierung samt goldenen Zierlinien, sportlicher Einmannsitzbank, Speichen-

statt Comstar-Rädern und Zwei-in-eins-Auspuffanlage mit konischem Endschalldämpfer stempelte die Clubman, wie man sie inzwischen in Reminiszenz an die altenglischen Clubman-Racer der späten

50er getauft hatte, die XBR schlagartig zum hässlichen Entlein ab.

Neben all der optischen Herrlichkeit waren die technischen Änderungen eher Nebensache: Ein abgespecktes Rahmen-



Das Honda-Schwestermodell XBR 500 S wurde von 1985 bis 1988 gebaut



Bei den Antrieben unseres Trios waren allesamt Enduros die Organspenderinnen



heck verbannte den Sozius, dazu kamen gekürzte Federwege mit niedrigerer Sitzhöhe, ein schmalere Vorderreifen in 90er statt 100er-Breite, ein 42er- statt des 39er-Mikuni-Gleichdruckvergaser und ein Sekundärluftsystem, das den strengeren Abgasvorschriften der USA geschuldet war.

Nun saßen sie da auf ihren unverkäuflichen Schönen, die Honda-Mannen jenseits des Großen Teichs, während die Fans diesseits auf Fotografien sabberten und sich bei den Grauimporteuren die Klinke in die Hand gaben. Für 6500 Mark – 350 Mark billiger als die XBR! – gab's die Grazie ab 1989 dort dann ab Rampe – ein Stachel in Hondas Fleisch. 1992, die XBR war schon 1990 aus dem Programm gefallen, kaufte Honda Deutschland die Restbestände in den Staaten schließlich auf und brachte sie für 7760 Mark inklusive Zweijahresgarantie an den Mann. Über 8000 XBRs und Clubmans sollte

Honda am Ende unter Deutschlands fahrendes Volk bringen.

Auch bei den anderen beiden Kandidaten unseres Trios waren Enduros die Organspenderinnen, und wie die XBR feierte auch die SRX ihre Premiere als SRX6 im traditionell klassikbegeisterten Japan. Um den Enthusiasmus zu stillen, hatten die Ingenieure tief in den Teileregalen gekramt und allerhand Nützliches zutage gefördert. Im Grunde waren nur Rahmen, Tank, Auspuff und ein paar Anbauteile wirklich neu, der Rest stammte aus Organspenden des bestehenden Programms: der Motor aus der Enduro XT 600, die 18-Zoll-Räder und Bremsen aus der RD 350 und die Federbeine aus der XJ 900, um nur einige prominente Beispiele zu nennen. Zusammengeführt aber wurde das Teileensemble zu einem wahrhaftigen Schmuckkästchen, denn die sonstigen Accessoires waren feinsten Machart: jede

Menge Aluminium, gegossen, geschmiedet, gebürstet und poliert, dazu hochglanzpolierter oder verchromter Stahl. Weil der in Japan stattliche Preis von umgerechnet rund 7500 Mark in Deutschland kaum zu fordern war, unterwarf man die SRX auf dem Weg von Asien nach Europa allerdings einem Vereinfachungsprozess. Dabei blieben der Ölkühler und die Federbeine mit Ausgleichsbehälter auf der Strecke, statt gefrästem Alu kam bisweilen lackiertes Stahlrohr zum Einsatz. Den zuvor direkt an der Schwinge montierten Soziusrasten immerhin spendierte man rahmenfeste Halter. Und doch: Mit 7120 Mark bei der Premiere hierzulande war der Preis noch immer zu hoch – eine Tatsache, die sich auf die Absatzzahlen auswirken sollte. Nur 2693 Exemplare kamen zwischen 1985 und 1989 nach Deutschland. Die letzten mussten 1990 für deutlich unter 6000 Mark in den



Markt gepresst werden, was dazu führte, dass man das in Japan im gleichen Jahr mit E-Starter und neuem Fahrwerk erschienene Nachfolgemodell SRX 600 E gar nicht mehr offiziell nach Deutschland holte.

Und die Letzte im Bunde, die Saturno? Die stammt im Grunde genommen gar nicht aus Italien, sondern ebenfalls aus Japan. Nicht unter dem Dach des Piaggio-Konzerns war sie nämlich entstanden, der sich die Marke Gilera schon 1969 einverleibt hatte, sondern beim japanischen Importeur Itoh. Die Gilera-Verantwortlichen des Konzerns, die den Entwurf der Japaner 1987 auf dem Mailänder Salon präsentierten, dürften ihren Entschluss schnell bereut haben. Massenweise knieten die des Mehrzylinderwettrüstens Überdrüssigen vor diesem wunderschönen, schlanken und top gefinishten Einzylinderrenner und vergossen bittere Tränen, als es hieß, dass es

für einen Import keinerlei Pläne gebe. Danach aber hatten die Piaggio-Mannen natürlich trotzdem einen Nagel im Kopf, und der gab nicht eher Ruhe, bis die edle Gilera schließlich für kaum fassbare 11 500 Mark in europäischen Schaufenstern auftauchte. Die Fans jubelten – um sich dann nach dem Blick aufs Preisschild wieder auf ihr Japan-Krad zu setzen. Während Gilera in Asien über 1000 Stück losschlagen konnte, sprangen hierzulande gerade mal an die 240 solvente Liebhaber über den Schatten ihres Kontos.

Auch der Saturno-Single kommt, wie kann es anders sein, aus dem dreckigen Geschäft. Mitte der 80er nämlich stieg Piaggio mit seiner Marke Gilera mit Enduros wieder in den Motorradmarkt ein und entwickelte dafür einen hochmodernen, wassergekühlten 600er-Motor. Auf die 500er-Kubatur des klassischen, sportlich einst ungemein erfolgreichen Namens-

gebers aus den 50ern gestutzt, verzichtete der Motor in seiner neuen Umgebung auch auf die Ausgleichswelle und wurde nicht länger per Registervergaser, sondern per 40er-Dellorto gefüttert. Wasserkühlung, die beiden obenliegenden Nockenwellen und deren Zahnriemenantrieb blieben erhalten. Das Triebwerk hängt mitragend in einem nur sechs Kilo schweren Gitterrohrrahmen, Schwinge und Hinterradfederung werden von zwei geschmiedeten Alu-Platten gehalten. Die knapp geschnittene Halbschale, prahlerisch fett bereifte Dreispeichenfelgen und eine Brembo-Vierkolben-Bremszange mit großer 300er-Scheibe signalisieren zusammen mit der gebückten Sitzposition mit hoch montierten Alu-Rasten und noch höher reichendem Schalldämpfer, dass dieser Single nicht zum Blümchenpflücken geboren wurde.

Das zeigt sich auch heute gleich auf den ersten Metern noch sehr deutlich.

Yamaha SRX 600



DATEN

Yamaha SRX 600

Motor: Luftgekühlter Einzylinder-Viertaktmotor, eine obenliegende Nockenwelle, vier über Kipphebel betätigte Ventile, Bohrung x Hub 96 x 84 mm, Verdichtung 8,5:1, Hubraum 608 cm³, Leistung 42 PS bei 6500/min, Kickstarter

Kraftübertragung: Mehrscheiben-Ölbادهkupplung, Fünfganggetriebe, Kettenantrieb

Fahrwerk: Doppelschleifenrahmen aus rechteckigem Stahlrohr, Telegabel vorn, Ø 36 mm, Zweiarmschwinge aus Stahlprofilen, zwei Federbeine, Alu-Gussräder, Reifen 100/80-18 vorn, 120/80-18 hinten, Doppelscheibenbremse vorn, Ø 270 mm, Scheibenbremse hinten, Ø 245 mm

Maße und Gewichte: Radstand 1385 mm, Gewicht vollgetankt 172 kg, Tankinhalt 15 l

Höchstgeschwindigkeit: 166 km/h

Preis (1989): 7295 Mark

Sehr versammelt sortiert dich die Gilera hinter ihren Lenkerstummeln und überm langen Tank ein. Angriffslustig sportlich ist das im Vergleich zu den beiden anderen und gleichzeitig überraschend bequem – wie das Polster, das beim bloßen Hingucken eher spartanisch wirkt. Beim langsamen Rollen beinahe irre handlich, stabilisiert sich das Motorrad mit zunehmendem Tempo spürbar und rennt in Richtung Topspeed – kurz touchiert die Tachonadel auf dem übersichtlich geraden Landstraßenabschnitt die 160er-Marke –, stabil wie ein vom Bogen schnellender Pfeil. Träge macht das im Kurvengeschlängel nicht. Zwar braucht die Italo-Schönheit einen klar gesetzten



Es lebe die Asymmetrie: Der Drehzahlmesser der SRX sah aus wie hinterher drangepfriemelt



Trotz des hubraumstärksten Motors im Trio liegt die Yamaha bei den Fahrleistungen hinten



Gilera und Honda können, die SRX aber muss angekickt werden, E-Starter Fehlanzeige. Vorher Fußbraste hochklappen!



Die Auspuffverlängerung verlangte die Schweiz, wo die Mündung hinter der Radachse liegen musste

Einlenkimpuls und taucht etwas steifhüftig in tiefere Schräglagen, was aber angesichts meiner 80 Kilo Lebendgewicht sicher auch dem Einfedern des Hecks geschuldet ist. Tatsächlich duldet das Bike offiziell nur 87 Kilo Zuladung, da führt schon ein stramm gepackter Rucksack potenziell in die Illegalität.

Unter 3000/min ist der 500er-dohc-Motor eher bockig, harmonisiert sich dann aber und wirft sich ab rund 5000/min bis knapp vor den roten Bereich, der bei 8000/min beginnt, engagiert ins Rennen. Es schadet also nicht, den Ganghebel immer schön am Tanzen zu halten. Dass Piaggio die Ausgleichswelle damals rausgekickt hat, lässt sich nicht verleugnen. Ein übler Schüttler ist der Single deswegen nicht, wenn dir die Schwingungen in seinem lebhaftesten Vortriebsbereich auch über alle zur Verfügung stehenden Kontaktflächen in den Körper kriechen. Vom heranpfeifenden Wind merkst du hinter der effektiv schützenden Kanzel dafür nur wenig.

Trotz entspannteren Auftritts bleibt die Clubman der sportlichen Italienerin in

Sachen Vortrieb nichts schuldig, holt sie doch aus demselben Hubraum mehr als 40 PS. Zwar weist das offizielle Honda-Datenblatt nur 38 Pferde aus, auf dem MOTORRAD-Prüfstand aber leistete sie

mit 42 nur zwei PS weniger als die XBR – was neben dem Sekundärluftsystem und der generell mageren US-Abstimmung auch der zuschnürenden Zwei-in-eins-Auspuffanlage geschuldet ist, die auch



kopfwinkel und 95 mm Nachlauf ist die Clubman mit Werten von 60 Grad und 115 mm zwar immer noch handlich, im Kurvengeschlängel aber kein Silberfischchen. In engen Ecken tendiert sie ab einer gewissen Schräglage etwas zum Abkippen und Übersteuern, da muss dann an

den Stummeln nachkorrigiert werden. Man preist das zwar schnell ein, nach dem direkten Umsteigen von der Saturno ist diese Eigenart aber gut spürbar.

Auch beim Umsteigen auf die Yamaha. Deren Geometrie liegt mit 64 Grad und 103 mm näher an der Gilera. Mit ihrem

Doppelschleifenrahmen aus Rechteckprofilen und geschraubten Unterzügen sieht sie nicht nur moderner aus als die Honda, sondern wirkt im Kurvenkampf auch etwas kopflastiger und tatsächlich einen Hauch verblockter. Mit zunehmendem Tempo versteift sie sich um den

Ventilquerschnitt von 1056 mm² ergibt – die Fläche, die dem Gas zum Einströmen zur Verfügung steht. Mit einem 40,6 mm großen Einlassventil und fast 10 mm Hub bringt es die BSA auch schon auf 875 mm², Honda und Yamaha aber liegen aufgrund ihrer großen Ventile mit Querschnitten von 1254 beziehungsweise 1310 mm² wesentlich besser. Die BSA reißt ihre Klappe aber nicht nur weit, sondern auch ziemlich lange auf. Die Überschneidung – die Zeit, während der Einlass- und Auslassventil gleichzeitig geöffnet sind – ist bei der Gold Star doppelt so groß wie bei den moderneren Singles. Diese langen Öffnungszeiten sind notwendig, um auch bei hohen Drehzahlen große Ventilhuber realisieren zu können. Damit aber wäre eine Gold Star schon in den 80ern nicht mehr zulassungsfähig gewesen, weil die Vermischung von Alt- und Frischgas natürlich hohe Schadstoffemissionen mit sich bringt.

Die Ventilerhebungskurven von Honda und Yamaha sind fast identisch. Die Gilera liegt zwar im Zeitverlauf ähnlich, kriegt aber wegen der kleinen Ventile den Rachen nicht weit genug auf. Zu einem geringen Teil zehrt auch die höhere Gleitreibung der Kurbelwellenlager am Output – die Konkurrenz ist

durchweg wälzgelagert. Beim RVFC-Single scheint die Konzeption am harmonischsten, seine radiale Ventilanordnung sorgt für gute Gemischeinstromung und sein – im Kontrast zur Auspufflösung der Clubman stehender – Doppelauspuff setzt den Abgasen wenig Druck entgegen. Dass Yamahas SRX ihr Potenzial nicht voll nutzt, ist vermutlich dem unterdimensionierten Ansaugbereich zuzuschreiben.

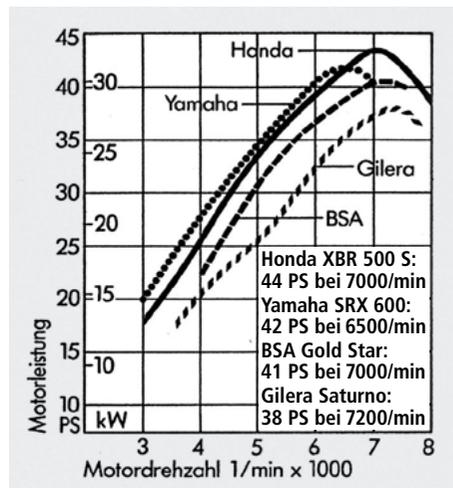
In den rund 35 Jahren nach XBR, Saturno und SRX beschleunigte sich die Einzylindertechnik noch mal dramatisch. KTM's ab 2016 gebaute Duke 690 R war bisher der Höhepunkt der Serien-Single-Entwicklung. Aus einem Bohrungs/Hubverhältnis von 105 x 80 mm und dem resultierenden Hubraum von 693 cm³ holt ihr Motor 75 PS – mit zwei Ausgleichswellen und Euro 4. Eine Literleistung von gut 108 PS. Ob den Österreichern da künftig irgendwer noch einmal das Wasser reichen kann?

Werner Enzmann, Guido Kupper



Moderner Single in prima Fahrwerk: BSAs Gold Star war der Star ihrer Zeit

LEISTUNGSMESSUNG



	BSA Gold Star	Gilera Saturno	Honda GB 500 Clubman	Yamaha SRX 600
DATEN				
Steuerung	zwei untenliegende Nockenwellen, Stößel, Stoßstangen und Kipphebel	zwei obenliegende Nockenwellen und Schlepphebel	eine obenliegende Nockenwelle, Kipp- und Schlepphebel	eine obenliegende Nockenwelle, Kipphebel
Ventile pro Zylinder	2	4	4	4
Bohrung x Hub	85 x 88 mm	92 x 74 mm	92 x 75 mm	96 x 84 mm
Hubraum	499 cm ³	491 cm ³	498 cm ³	608 cm ³
Kolbengeschwindigkeit bei Nenn Drehzahl	20,5 m/s bei 7000/min	17,8 m/s bei 7200/min	17,5 m/s bei 7000/min	18,2 m/s bei 6500/min
Ventildurchmesser				
Einlass	40,6 mm	31 mm	36 mm	35,9 mm
Auslass	37,3 mm	28 mm	31 mm	30,9 mm
Freier Ventilquerschnitt				
Einlass	875 mm ²	1056 mm ²	1254 mm ²	1310 mm ²
Auslass	784 mm ²	901 mm ²	1159 mm ²	1181 mm ²
Verdichtungsverhältnis	8,75:1	9,8:1	8,9:1	8,5:1
Leistung Werksangabe	40 PS bei 7000/min	38 PS bei 7200/min	44 PS bei 7000/min	42 PS bei 6500/min
Maximales Drehmoment	37 Nm bei 6000/min	37 Nm bei 5750/min	45 Nm bei 6000/min	48 Nm bei 5500/min
PS pro Liter	80	77	88	69
Vergaserdurchmesser	38 mm	40 mm	39 mm	27/27 mm
Vergaserquerschnitt	1140 mm ²	1257 mm ²	1195 mm ²	1145 mm ²
MESSWERTE				
Gewicht vollgetankt	165 kg	167 kg	182 kg	172 kg
Beschleunigung				
0–100 km/h	8,6 s	6,2 s	6,4 s	6,7 s
0–140 km/h	19,4 s	14,8 s	14,4 s	15,5 s
Höchstgeschwindigkeit	163 km/h	173 km/h	173 km/h	166 km/h
Verbrauch auf 100 km	5,4 l	5,2 l	4,2 l	4,7 l

Foto: fact, Zeichnungen: Hersteller



Exklusive Preise schränkten die Verbreitung von Gilera und Yamaha stark ein

Lenkkopf und braucht beim Einlenken Körpereinsatz.

Yamaha hat zwar nicht wie Gilera die Ausgleichswelle, dafür aber den E-Starter eingespart. Wirft man den Einzylinder per Kickstart an – wofür man erst mal die Fahrerraste hochklappen muss –, mag man an die Existenz besagter Welle aber erst mal nicht so recht glauben. Im Leerlauf läuft der Einzylinder rau und vibrationsintensiv, beruhigt sich aber beim Losfahren auf beinahe magische Weise. Was an Vibes bleibt, überträgt sich fast ausschließlich über die Lenkerhälften, den Rest dämpft der etwas lätschig gepolsterte Sitz weg, der die Yamaha auf Strecke nicht zum Komfortwunder macht; auch nicht für den Sozius, der hier im Vergleich zu Honda und Gilera – den Singles für Singles – wenigstens überhaupt Platz findet.

Auch der geringfügig an die SRX angepasste Motor aus der XT läuft schon knapp über 2000/min halbwegs rund und zieht ab 3000/min kräftig durch die Mitte.

Im Vergleich zur Konkurrenz aber wird sein Kraftfluss ab 6000/min zäher, was das Leistungsband ein wenig einengt. Mit schuld daran könnte die etwas seltsame Auspufflöte sein, die unserem hier gefahrenen Schweizer Modell bei den Eidgenossen zwangsweise verpasst wurde. Geschuldet war sie der dort damals geltenden abstrusen Regel, dass der Auspuff eines Motorrads nicht vor der Hinterachse enden durfte. Die ausgeklügelte, widerstandsarme Abgasführung mit drei Expansionskammern im großen, unterm Getriebe positionierten Vorschalldämpfer führt dieser Stopfen natürlich ein Stück weit ad absurdum.

Auch der Motor der SRX atmet über zwei Ports samt Krümmern aus, oben drein wird bei ihm jedes der beiden Einlassventile von einer eigenen Gemischversorgung gespeist. Die Ingenieure kombinierten hier einen 27er-Schieber mit einem 27er-Gleichdruckvergaser, um die Vorteile von großen und kleinen Ver-

gaserquerschnitten – hohe Strömungsgeschwindigkeit und damit gute Füllung bei niedrigen, durchsatzfreudige Ansaugschlünde bei hohen Drehzahlen – miteinander zu versöhnen. YDIS taufte man das, „Yamaha Duo Intake System“, bei dem der Schiebervergaser den Hauptjob übernimmt und ihm der Unterdruckkollege über eine Mitnehmerwelle ab 4000/min zur Seite springt. Dass das für die Performance der SRX nicht die beste Lösung war, zeigt auch unsere Analyse der Motortechnik auf Seite 24, bei der wir die drei 80er-Singles einer BSA Gold Star gegenüberstellen.

Mit unseren drei Ladys war das kurze Aufbäumen der Gattung Straßeneinzylinder dann aber auch schon wieder so gut wie vorbei. Erst gute zehn Jahre später sollte KTM mit seiner Duke 1 in der aufkeimenden Supermoto-Welle den Straßeneinzylinder völlig neu definieren – und die Alleinherrschaft über diese Gattung bis zum heutigen Tag an sich reißen. □



MEINUNG



Gerald Zahn

Besitzer der Gilera Saturno

Erstaunlich, welch unterschiedliche Eindrücke die drei Grazien hinterließen. Optisch ist mein Favorit klar die italienische Schönheit,

dicht gefolgt von der englisch angehauchten Clubman. Beim Sound lag die Saturno ebenfalls klar vorn, gefolgt von der Clubman und der leisen SRX. Beim Fahren ging's weiter: die ballernde und leichte Gilera, die weich laufende Clubman und die frontlastige SRX – untenrum ging die gut, aber drehen wollte sie nicht so recht. Am handlichsten fand ich die Gilera, die Clubman fuhr ausgewogen, die SRX war etwas störrisch.



Jochen Richter

Besitzer der Honda GB 500 Clubman

Vor über 32 Jahren entschied ich mich für meine Grauiimport-Clubman. Verarbeitung und Optik sind noch heute ein Statement.

Zwar ist die Leistung moderat, für einen Solisten auf winkligen Landstraßen aber völlig ausreichend. Im Vergleich mit einer XBR oder SRX hat die Clubman spürbar weniger Drehmoment im unteren Drehzahlbereich, ab etwa 4500/min aber dreht sie sich frei. Trotz Originalfahrwerk und moderater Reifendimensionen bin ich immer wieder überrascht, wie unbeirrt und leichtfüßig dieses Motorrad auch auf Landstraßen dritter Ordnung seine Spur zieht.



Guido Kupper

MOTORRAD-Classic-Capo

Auch wenn ich's sportlich mag: Mit britisch-klassischem Auftritt ist Hondas Clubman meine Favoritin – den XBR-Single hab ich privat auch gern unterm Hintern.

Für eine flotte Abdampfrunde nach Feierabend allerdings würde ich die rassige Saturno vorziehen, dieses Fliegengewicht mit der animierend angriffslustigen Sitzposition. Ihren Single in seinem gefühlsintensiven Aktivbereich zu halten, ist die reine Freude. Noch nie so recht ging die SRX an mich, der Motor dreht im Serientrimm eher zäh, das Fahrwerk ist vergleichsweise träge und auch die Optik holt mich nicht ganz ab.