

CUSTOMBIKE

Österreich € 6,70
 Schweiz CHF 11,60
 Belgien, Niederlande € 7,30
 Finnland € 8,90
 Dänemark DKK 66,00
 Luxemburg € 7,30
 Italien, Spanien € 7,30
 Griechenland € 7,90
 Slowenien € 7,30
 Tschechien CZK 240,00
 Ungarn HUF 2570,00
 Schweden SEK 88,00

DEUTSCHLAND € 5,90

YARD BUILT
 AUFBAUSTORY
**MARCUS
 WALZ**
 YAMAHA XSR



TECHNIK
 Tank versiegeln

KAWA VN
 Eigenbau-
 Bobber

HONDA BOL D'OR AUF SPEED

KULTRACER

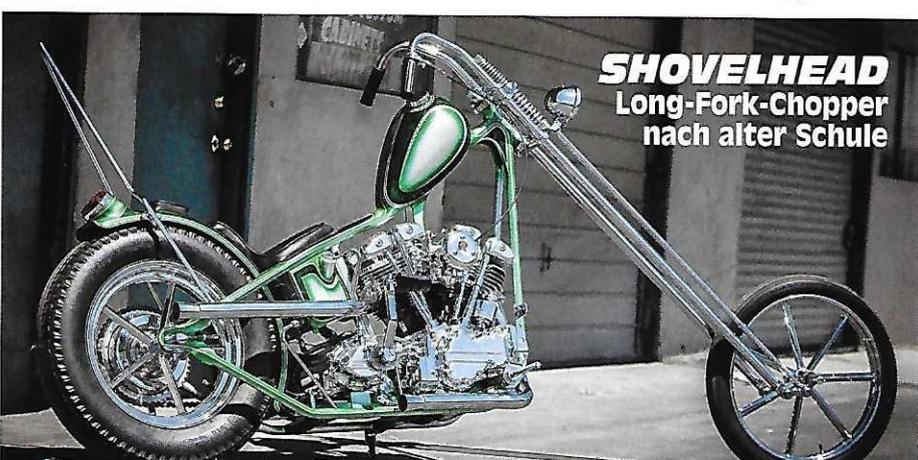


**DER
 BLECHMANN**
 HANDWERK IN PERFEKTION



HARLEY NIGHT ROD
 Ein Bike für echte Kerle

4 199 174 505906
 90065906
 00



SHOVELHEAD
 Long-Fork-Chopper
 nach alter Schule

SPORTLER SEELE

TEXT UND FOTOS: CHRISTIAN HEIM

Hondas Bol d'Or war schon bei ihrem Erscheinen 1978 ein echter Kracher und daran hat sich bis heute nichts geändert. Eine perfekte Basis für Benders Company, um dem Klassiker in die Neuzeit zu helfen





Die Honda läuft und schnurrt wie am ersten Tag. Besitzer Danilo schildert Christian Bender (rechts) die ersten Fahreindrücke



IN Anlehnung an das berühmte 24-Stunden-Rennen »Le Bol d'Or«, das Honda Ende der siebziger Jahre viermal in Folge gewinnen konnte, brachte der japanische Hersteller 1978 die CB 900 F mit dem Werkscode SC01 auf den Markt. Damit hielt auch die bis dato den Grand-Prix-Maschinen vorbehaltene Technologie Einzug in die Serienherstellung. Zwei oberliegende Nockenwellen und 16 Ventile waren damals im Rennsport »State of the art«. Die Leistungsdaten für ein Nakedbike beeindrucken auch heute noch, denn mit 95 PS war die Honda Bol d'Or alles andere als untermotorisiert.

Für Benders Company mehr als ein Grund, sich einem Klassiker solchen Kalibers anzunehmen, ihn einer kleinen Schlankeitskur zu unterziehen und mit zeitgemäßer Technik zu versehen. »Die Honda ist das Motorrad eines Kunden. Besitzer Danilo kam mit der rund 36 Jahre alten Maschine zu uns und wollte sie zum Cafe Racer umgebaut haben. So eine richtig klare Vorstellung hatte er nicht, aber ein paar verrückte Ideen, die sehr interessant klangen. Er wollte tatsächlich Glas am Mo-



torrad haben – und zeitgemäßere Technik. Aber sonst hat er uns weitgehend freie Hand und vor allem Zeit gelassen, was die gesamte Umbauphase sehr angenehm gemacht hat«, so Christian Bender.

Mit dem Strip-off startet das Projekt. Die Bol d'Or wird zerlegt, eine Bestandsaufnahme gemacht und eine Teileliste erstellt. Die größte Änderung findet am Heck statt, wo der obligatorische Höcker hin muss. Dafür wird der Rahmen geändert und aus Blech

das typische Cafe-Racer-Merkmal geformt. Tank und Motor bleiben weitgehend unangetastet. »Wir wollten den Tank im Originalzustand erhalten, schließlich ist er ein Erkennungsmerkmal der Bol d'Or. Auch am Motor waren keine Eingriffe notwendig. Das Teil ist gut in Schuss und hat erstaunlich wenig Kilometer Laufleistung. Nur die offenen K&N-Luftfilter mussten sein und natürlich eine neue Abstimmung der Vergaser.«



Benders Company hat das Rahmendreieck komplett gecleant. Die Nummerntafel aus Glas war ein Wunsch des künftigen Besitzers, denn sein Vater ist auf Glas spezialisiert. Die »34« steht für den Geburtstag, zu dem sich Danilo mit der Honda selbst beschenkte (oben links). Ein technisches Schmankerl ist der Umbau auf die hydraulisch betätigte Kupplung.

Das reduziert die Handhebelkräfte ein wenig und passt gut zum Mix aus alter und neuer Technik (oben rechts)





Auch Gabel und Bremsen belassen die Benders so, wie sie einst entworfen wurden. Lediglich das Innenleben der Forke wird mit progressiven Federelementen aufgewertet, am Heck speziell angefertigte Wilbers-Federbeine platziert. Die alten Bremsschläuche werden durch Stahlflexleitungen ersetzt, die altertümliche Bremspumpe durch eine moderne, radiale von Magura. Und da an den obligatorischen Lenkerstummeln sowieso neue Komponenten zum Einsatz kommen, bauen die Benders die Kupplung von Seilzug

Klare Linien, aufgeräumter und dennoch klassischer Look. Die Bol d'Or hat ihren Charakter bewahrt, wirkt aber leichter und schnittiger als in der Ur-Version. Die Glasabdeckung an der oberen Gabelbrücke war ebenfalls Danilos Idee, der Glas und High-Tech am Bike haben wollte. Deshalb kommt auch ein modernes Motogadget-Instrument zum Einsatz

auf hydraulische Betätigung um. Richtig interessant wird es bei der Elektrik, denn der alte Kabelbaum wird entfernt und durch ein CAN-Bus-System ersetzt. »Das war auch ganz im Sinne von Danilo. Er arbeitet in der IT-Branche und ist dementsprechend technikverliebt.« Die verschlankte Elektrik trägt natürlich auch ihren Teil zum cleanen Look des Cafe Racers bei.

Bereit für das neue Leben

In der Summe ist aus der klassischen Honda ein zeitloses Bike geworden, das ab sofort die Straßen mit seiner Anwesenheit bereichern wird. Denn dass die Bol d'Or von Danilo gefahren wird, daran besteht kein Zweifel. Schließlich sitzt es sich auf dem Klassiker sehr gut, selbst für Großgewachsene. Die Benders haben die Fußrastenanlage von Tarozzi modifiziert und zurückversetzt. Zwar wird der Kniewinkel jetzt etwas spitzer, doch das kommt der vorderradorientierten Sitzposition entgegen. Die Honda ist noch immer eine Sportlerseele und macht auch keinen Hehl daraus. Der Reihenvier erwacht nach einem Druck auf den Startknopf zum Leben. Rau, mit mechanischen Geräuschen aus dem Ventiltrieb, trompetet er durch die Vier-in-eins-Anlage und versetzt den Fahrer zurück in eine Zeit, als Euro-Abgas-Normen und Katalysatoren noch ferne Zukunftsmusik waren.



TECHNO

HONDA CB 900 F BOL D'OR | BJ. 1981
 ERB: BENDERS COMPANY, BES.: DANILO TEICH

MOTOR

Reihenvierzylinder-Viertakt, dohc-Vierventiler
 902 ccm (Bohrung/Hub 64,5 x 69,0 mm)

Vergaser 32-mm-Keihin-Gleichdruck
 Luftfilter K&N offen
 Auspuff Marving 4-in-1
 Getriebe Fünfgang, Umbau auf
 hydraulische Kupplung
 Sekundärtrieb Kette
 Leistung 95 PS bei 9000 /min
 Drehmoment 77 Nm bei 8000 /min
 Höchstgeschwindigkeit 210 km/h

FAHRWERK

Doppelschleifen-Stahlrohrrahmen, modifiziert

Gabel Honda mit progressiven
 Wilbers-Federn
 Gabelbrücken Honda
 Federbein Wilbers Sonderanfertigung
 Räder Honda, vorn 3.50-19 Zoll
 hinten 4.00-18 Zoll
 Reifen vorn und hinten Avon MK II
 Bremsen vorn Doppelscheibe mit
 Magura-Radialpumpe,
 hinten Scheibe

ZUBEHÖR

Tank Honda, modifiziert
 Lenker Telefix-Stummel
 Heckumbau Benders, Blechfee
 Sitz Benders
 Fußrastenanlage Benders, Tarozzi, modifiziert
 Scheinwerfer Zubehör
 Rücklicht LED-Stripe
 Elektrik Benders Can-Bus-Kabelbaum,
 Motogadget m-unit
 Instrumente Motogadget
 Armaturen Motogadget
 Hebel Magura
 Lackierung Lackmuss

METRIE

Leergewicht k. A.
 Radstand 1515 mm

INFO

Benders Company
 Hauptstr. 166, 69168 Wiesloch
 © (06222) 7722-510
 www.benders.company

»» AM GASGRIFF

Rau, schlank, reduziert und dennoch zeitgemäß. Die Honda Bol d'Or erfreut sich nach ihrer Frischzellenkur bester Gesundheit und bringt, ganz nach den Wünschen ihrer einstigen Väter, Rennsporttechnologie auf die Straße. Nur eben verpackt in einer schöneren und vor allem individuelleren Optik.

Elektronische Helferlein in Form von ABS oder gar Traktionskontrolle sucht man vergeblich an der Bol d'Or. Dementsprechend ist der Fahrer gefordert. Die Kontrolle der Leistungsentfaltung des nun gut 100 PS starken Triebwerks erfolgt ausschließlich über die Gashand. Wer zu viel will, legt sich auch schnell mal lang, denn im Heck dreht ein schmaler 18-Zoll-Reifen mit dem berühmten Avon-Mark-II-Profil. Das einzige Manko übrigens, denn die Reifen wollen, zumindest was die Performance anbelangt, nicht ganz zu dem Sportler passen und stoßen schnell an ihre Haftungsgrenze.

Dafür passt das Handling. Dank der neuen Fahrwerkelemente ist die Honda so präzise, wie es sich die Ingenieure einst gewünscht hätten. Und auch die Bremsleistung ist völlig angemessen, da braucht es keine radial angeschlagenen Brembo-Stopper. Alles funktioniert, als ob die Uhr stehen geblieben wäre und wir 1981 statt 2017 im Kalender stehen hätten.

Doch dem ist zum Glück nicht so. Zeitreisen sind nur in einer Form möglich: Altes Eisen transformieren und ins Heute retten, damit es morgen auch noch gefahren wird.



Die klobigen Originalarmaturen sind ab sofort Geschichte. Die Funktionen übernehmen jetzt Motogadget-Taster, die zusammen mit dem Magura-Hebeln verbaut wurden

