

# RITTER DER GOLDENEN SCHÜSSEL

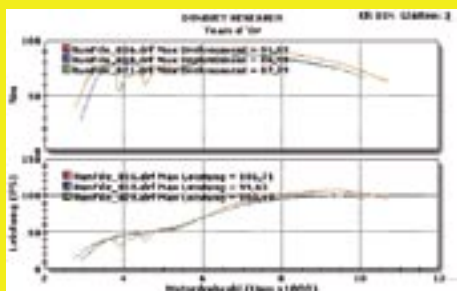
## Mit Bol d'Or-Motoren auf dem Prüfstand

### Gefragte Spezialisten

Das mußte wohl so kommen – die stetig wachsende Fangemeinde gut abgehangener Eisenzeit-Boliden will ja schließlich auch bedient werden: Echte Spezialisten sind gefragt. Nicht nur beim Supern ehrwürdiger Low Tech-Fahrwerke, sondern eben auch dann, wenn der Wunsch nach adäquater Power erwacht – nicht wenige Youngtimer- oder Retro-Piloten bewegen mittlerweile teilauthentische Fahrgestelle, welche die Qualitäten sagenhafter AMA-Vorbilder bereits übertreffen. Ergo sind Motor-Künstler gefragt, die den dazugehörigen „echten“



Unterschiedliche Abstimmung, alternative Schalldämpfer – drei Mal die 1123er Spencer-Replika mit 36er TMR-Vergasern im Team d'Or-Trimm: Da zerrt einiges am Hinterrad, die blaue Kurve offenbart 123,65 PS. Bei elf Prozent Verlust sind das knappe 140 Pferde an der Kurbelwelle. Donnerwetter.



Wir brauchen Bass – die unheimliche Mitte/Unten-Abstimmung auf dem Papier: Drehmoment-Entwicklung einer CB 1100R mit Schüle-Tüte, 1123er Wiseco-Satz und Mikuni RS 36-Flachschiebern im Trichter-Betrieb.



Eine CB 900F mit 985er Wiseco-Satz und 34er RS-Flachschiebern – Martins „Bierpresse“ liefert beim besten Lauf gut 106 PS (macht an der Kurbelwelle etwa 120 PS) und fast 92 Newtonmeter.

Pics: Thomas Hofman  
Text: Kamikaze-Konners, Hendrik



Angespannte Mienen beim Testlauf: Was geht bei Hondas Altboliden mit Bolt On-Equipment? Selbst Routinier Armand Mottier (Micron Systems) schaut bei der Nummer etwas angestrengter als sonst drein...

Motoren ordentlich Leben einhauchen – und nicht nur im Kaffeesatz herumstochern oder moderne „Bettnäser-Motoren“ implantieren. Eine Herausforderung sind zum Beispiel die mittlerweile mehr als 25 Jahre alten Honda-Vierventiler. Denn wer sich mit dem nicht völlig einfachen Thema Bol d'Or (goldene Schüssel) beschäftigt, muß tatsächlich echt was drauf haben. So, wie die Jungs vom Team d'Or – Gerhard Moßner, Markus Mayle und Konrad Nixdorf heißt das Trio Infernale aus Nürnberg. Und das kümmert sich schon seit geraumer Zeit sehr umfassend und mit respektablem Background um Hondas 80er Jahre-Supersportler: Fachkundiges Handwerk, ein riesengroßes Teilelager, die enge Kooperation mit einem spezialisierten Motoreninstandsetzer und reichlich Know How um die Kniffe des Ur-Superbikes sind hier konzentriert – der amtierende Classic Superbikes-Meister Andy Peck geht hier nicht ohne Grund ein und aus.

### Bolt On-Möglichkeiten

Seriöses Aufrüsten solcher Altaggregate kommt natürlich nicht ohne Testarbeit aus, regelmäßig belagert das Team d'Or daher den nahegelegenen Prüfstand der Firma Micron Systems. Diesmal ging es um das Leistungsspektrum, das mit gängiger Bolt On-Hardware erreichbar ist – wer

beispielsweise mit der Anschaffung eines Satzes größerer Kolben, alternativer Vergaser oder einer edlen Vier-in-Eins liebäugelt, möchte ja eigentlich schon wissen, was das an Output bringt. Konkrete Aussagen lassen sich aber nun mal nur auf dem Prüfstand ermitteln. Neulich war es dann so weit, Micron-Mastermind Armand Mottier empfing die Team d'Or-Crew samt Test-Kandidaten.

### Ab auf die Rolle

Sichtlich nervös wartete dort bereits ein boldorischer Pisten-Kollege aus dem Alteisen-Dunstkreis und der Team d'Or-Motoreninstandsetzer Martin Bayer mit seiner „kleinen Druckmaschine“ – einer Bol d'Or CB 900 F. Kurz darauf traf Uwe List, ein langjähriger und ebenfalls rennstreckerprobter Kumpel, mit seinem CB 1100 R-Fighter ein. Dann wurde das beste Stück des Teams reingerollt: Gerhards Spencer-Replika. Zur Beruhigung der Gemüter gab's erst mal drei Kannen Kaffee, die Micron-Gaby war so nett. Statt Kaffeesatz-Orakel wurde es nun aber ernst. Die erste Maschine auf der micron'schen Druckrolle war Martins „Rothbier-Bol d'Or“ – eine CB 900 F mit 985er Wiseco-Kolben, K&N bestückten Mikuni RS 34-Vergasern, Dyna 2000-Zündanlage, Marving-Krümmenanlage und einem Shark Racing-Endtopf. Zum Einstieg





hatte er mit 95 Pferden gerechnet „wenn 's viel is...“. Tja, Martins Mienenspiel war echt sehenswert, als er seine erste Messung sah: 101,87 PS am Hinterrad! Bei einer Verlustleistung von etwa elf Prozent macht das 114,46 PS an der Kurbelwelle, die Spitze des Drehmoments lag bei 88,07 Nm. Nun begannen die Feinarbeiten: Runter vom Prüfstand, raus in die Montagehalle, Vergaser zerlegen – und hoffen, daß man alle erforderlichen Kleinteile dabei hat. Es blieb erst mal bei ein paar anderen Düsen, und die Nadeln wanderten einen Clip höher...

In der Zwischenzeit ging Gerhards Spencer-Replica auf die Rolle. Bei diesem Aggregat handelt es sich um eine CB 1100R mit 1123er Wiseco-Satz, offen betriehterten Mikuni TMR 36-Vergasern, einer sagenhaften RSC-Trockenkupplung (!) und Eagle-Krümern mit Team d'Or-Endtopf. Die erste Messung ergab hier 118,73 PS am Rad (Welle: 133,4 PS). – dennoch war man sich sofort einig: Da sollte noch ein Quentchen mehr gehen.

### Zweite Runde

Beim nächsten Durchgang lief Martins 985er F-Bol d'Or mit einer Dimo-Airbox (eine TÜV-Abnahme dafür bereitet das Team d'Or zur Zeit vor). Die Messung gipfelte bei einem Wert von 99,63 PS (111,94 Kurbelwellen-PS) – ohne Filter-Einsatz waren 100,49 PS (112,91 PS) drin, und das Leistungsloch bei den 4000 Touren war komplett verschwunden.

Sogleich rollte Gerhards Spencer-Replica wieder an den Start. Mit einem Schüle Endtopf (TÜV-Version) lagen „nur“ noch 112,81 PS und 102,39 Nm an. Egal, Nobody is perfect – es kam Schüles-Racing-Topf drauf und ab dafür: Weitere zehn PS und drei Nm kamen so auf Antrieb zum Vorschein. Okay, dann wurde halt wieder auf den hauseigenen Team d'Or-Topf zurückgerüstet – und prompt sollte das beste Ergebnis des Tages erreicht werden. Kurz und schmerzlos: 123,65 PS. Das entspricht immerhin knappen 139 PS an der Welle – und das bei einem über 20 Jahre alten Boliden! Im normalen Prüfstands-Alltag drücken selbst wesentlich modernere Bikes auch nicht viel mehr auf die Rolle, wenn überhaupt...

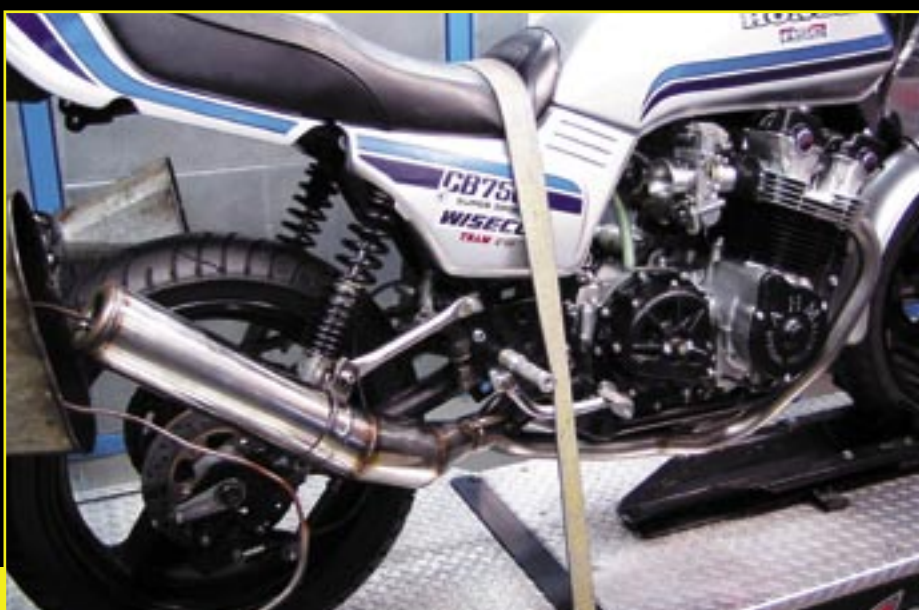
### Noch 'ne Runde...

Beim letzten Durchgang sollte Martins „Bierpresse“ etwas mehr Output abdrücken: Wieder in der ursprünglichen Konfiguration, diesmal aber mit 60 Millimeter-Trichter statt K&N-Einzelfilter, feinjustiert und passend bedüst. Das reichte dann für satte 106,71 PS (knappe 120 PS an der Welle!) und 91,89 Nm. Er wollt's fast nicht glauben, kannte er doch auch den Testbericht einer Stuttgarter Fachzeitschrift des Jahres 1981: Damals kam eine gut eingefahrene Serien-CB 900 F gerade mal auf 78 PS.

Zum Abschluß mußte Uwes CB 1100 R-Fighter mit 1123er Wiseco-Satz, Mikuni RS 36-Flachschiebern (offene Trichter) und Schüle-Kompletanlage (mit TÜV-Topf) zeigen, was in ihr



Daumen hoch, Entspannung: Die Bolröhre hat gut gebrüllt – und zeigte auf der Rolle eine recht ordentliche Performance.



Die meinen das wirklich ernst: Spencer-Replica mit versetzten Federbeinaufnahmen, Verstärkungsblechen im Rahmendreieck, Schüle-4-1, Trockenkupplung, TMR-Mikunis, extrem appetitlichen AHM-Deckeln und... – äh, der Motor ist doch etwas größer, als auf dem „CB 750-Etikett“ angegeben. Bei Fragen zu Risiken und Nebenwirkungen oder wenn man da einfach nur geil drauf ist: Fragen sie das Team d'Or.





Auf der Suche nach dem Optimum: Eiliger Düsenwechsel zwischen zwei Durchgängen. Links im Bild Gerhard Moßner, rechts Konrad Nixdorf.

steckt. Auch hier war bereits das erste Ergebnis sehr beeindruckend: 110 PS (123,59 Wellen-PS) aber einem maximalen Drehmoment von 108,12 Nm bei 6500 U/min! Uwe bevorzugt eine „Mitte/Unten-Abstimmung“, die ja schon einige der einschlägigen Pistenkollegen bereits am Kurvenausgang kennengelernt hatten. Bereits bei 3600 Umdrehungen kann er bei Bedarf auf 88 Nm zugreifen. Mit einem Schüle-Zuvi-Endtopf erwartete man erfahrungsgemäß noch mal zwei bis vier Nm und runde zehn PS mehr. Mit modifizierter Vergaserabstimmung zeigte sich im mittleren Drehzahlbereich ein deutlicher Leistungszuwachs (110,22 Nm), der im Topend-Bereich bei 112 PS (etwa 126 PS an der Welle) gipfelte - Uwe grinst vermutlich heute noch...

Bei boldoristischen Fachfragen oder Hardware-Bedarf (Ersatz-/Verschleiß-/Tuning-Teile, Lacksätze, Superbike-Zubehör...) empfiehlt sich der heiße Draht zum Team d'Or:

Motorradhandels GmbH,  
Klingenhofstr. 50b,  
90411 Nürnberg,  
Fon: 0911/56799808,  
E-Mail: info@teamdor.com,  
Web: www.teamdor.com



11.000 Umdrehungen? Kreisch? Nö - ganz im Ernst: Die Dinge halten das tatsächlich aus. Bei der 1123er Spencer-Replica setzt der (nachgerüstete) Drehzahlbegrenzer erst bei schmerzlosen 12.200 Touren ein.