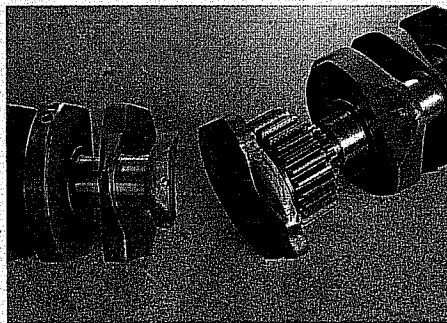


Gut gemacht: Die Kabelbäume waren ab Werk ordentlich, sind aber oft arg verbastelt

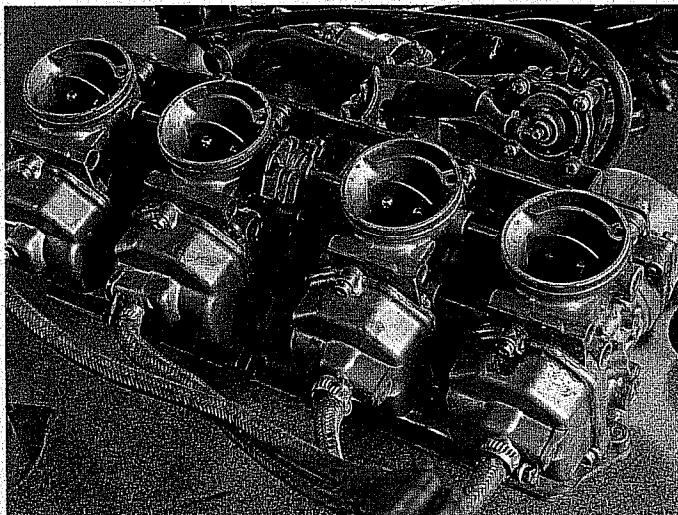


Notiz am Rande: 160 PS leistete der getunte 1123-Kubik-Motor – dann brach die Welle!

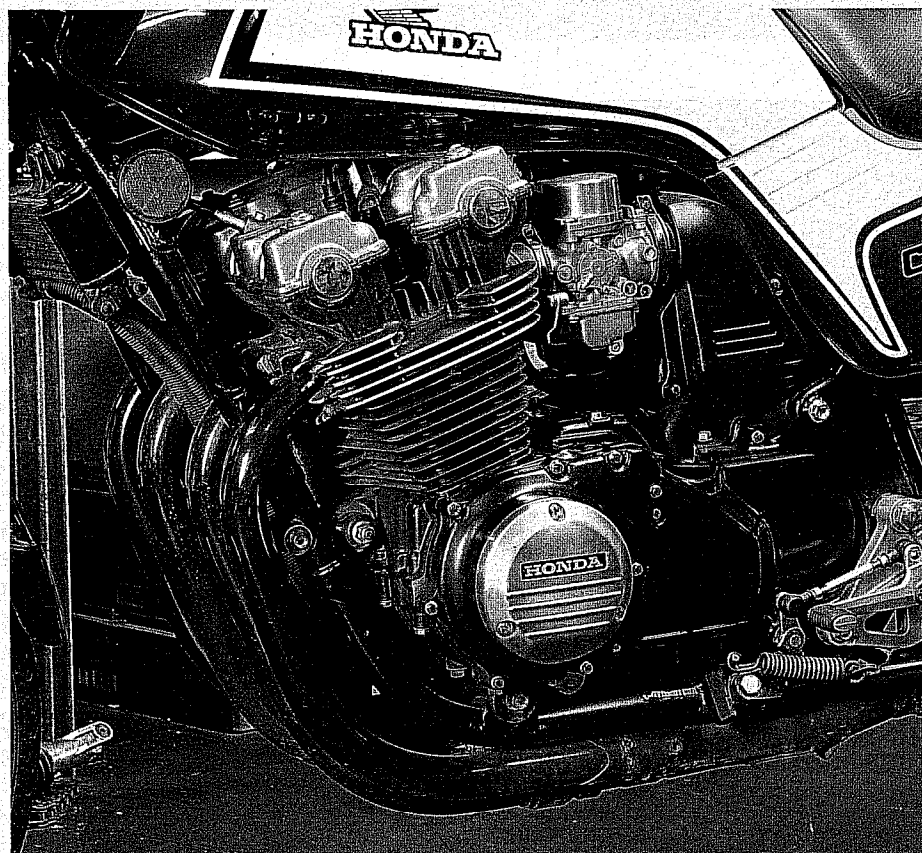
„Selbst bei einem Motor wie diesem ist es beim Zylinderkopf oft ausreichend die Ventile zu reinigen, neu einzuschleifen und die Schaftdichtungen zu wechseln“, sagt der Experte, der aber auch vor den Auswirkungen der Multiplikation warnt. Ventile und Führungen gibt's wenn nötig in guter Qualität für je rund 15 Euro. Das ist zwar preiswert, aber man darf nicht vergessen, dass wir es mit einem 16-Ventiler zu tun haben. Rechnet man Kopfdichtung und Kleinteile wie Shims oder Ventilsfedern dazu, läuft der Spaß nur für Teile schon mal auf 600 Euro heraus, dazu kommt gewöhnlich eine Rechnung für Fremdarbeiten über etwa den selben Betrag.“

Ohnehin sollten die vergleichsweise fairen Teilepreise nicht darüber hinwegtäuschen, dass die Gesamtrechnung in einem echten Ernstfall heftig ausfallen kann. Sind praktisch alle Verschleißteile des Motors fällig, wird es auch für Schrauber, die ihn selbst zerlegen, vermessen und zusammenbauen teuer. Die Ersatzteile und das Mindestmaß an Hilfe durch einen Motorenbauer addieren sich schnell mal auf 3000 Euro. Was umso mehr in Anbetracht der Tatsache schmerzt, dass selbst sehr gute Exemplare selten mehr als 4000 Euro bringen. „Aber glücklicherweise ist es oft mit neuen Lagerschalen und Kolbenringen, neuer Steuerkette samt Spanner und Führungsschienen und einem Dichtsatz getan“, sagt Moßner und ergänzt, dass die Umgebug der Steuerkette insgesamt ein heikles Thema ist: „Die Kunststoffoberfläche des Spanners löst sich auf, die Führungsschienen verschleifen. Selbst bei einem neu aufgebauten Motor sollte man darauf ein Auge haben.“

Eines der großen Probleme vieler Japan-Motorrad-Restaurierungen ist im Falle der Bol-d'Or-Familie keines. Dank der großen Stückzahlen sind Anbauteile, wie Tank, Seitendeckel, Schutzbleche oder auch Heckbürzel, Verkleidung und Instrumente gebraucht recht gut und zu fairen Preisen verfügbar. Ein Seitendeckel ist schon mal für zehn Euro zu haben, ein Tank immer mal wieder unter 100 Euro. Auch wild umgebaute Restaurierungsobjekte (die gewöhnlich weniger als 1000 Euro kosten) verlieren so viel von ihren Schrecken, zumal Moßner Lack in den Originalfarbtönen ebenso wie alle Aufkleber als Nachfertigung bereithält. „Ich denke unser Restaurierungsobjekt dürfte trotz falschem Lenker und Cockpit für etwa 1000 Euro äußerlich wieder in einen guten Originalzustand zurückzusetzen sein. Selbst ordentliche Repro-Auspufftöpfe kosten nur gut 200 Euro. Ersatz für die Krümmer gibt es neu allerdings nicht.“



Vier 33er Keihin füttern den 1100er Motor, die kleineren Versionen geben sich mit 32ern zufrieden. Durstig sind sie alle und ihre Einstellung bedarf eines feinen Händchens, echte Probleme machen sie indes eher selten



1062 Kubik, fünffach gleitgelagerte Kurbelwelle, zwei obenliegende Nockenwellen, 110 PS bei 9000 U/min – das sind die Eckdaten der 1100er „Bolle“. Die 750er leisteten 79 PS, die 900er 95 PS