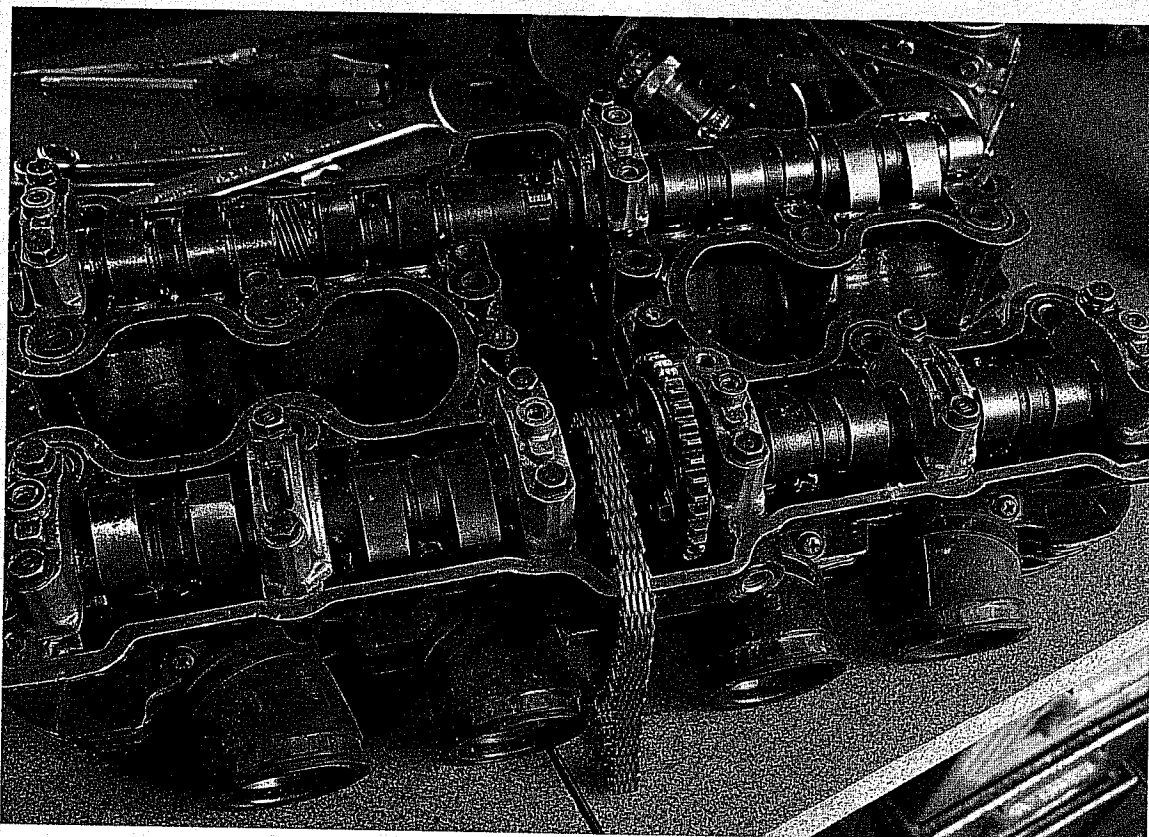


Den Motor hat irgendwer einmal begonnen zu zerlegen, dann hat er aber die Lust oder die Übersicht verloren, und seitdem stand die Kiste in einem Schuppen. „So um die 100.000 Kilometer halten die Vierzylinder durchschnittlich. Das ist schon eine ganze Menge, aber ich kenne auch eine Maschine mit 267.000 Kilometern auf der Uhr“, beginnt der Experte das Triebwerkskapitel. „Was die Honda von allen japanischen Konkurrenten der Zeit unterscheidet ist die Gleitlagerung der Kurbelwelle. Bei einem Motorrad, wie dem hier, gehe ich davon aus, dass die Lagerschalen hinüber sind. Die Kurbelwellen werden nicht geschliffen. Honda hatte ab Werk vielmehr fünf unterschiedliche Lagerschalenmaße im Programm, um auf die Serienstreuung bei der Kurbelwellenfertigung zu reagieren. Wir ermitteln mit Plastigage-Messstreifen das benötigte Maß und montieren die entsprechenden Schalen, die je nach Modell zwischen 20 und 40 Euro kosten.“

Im nächsten Stockwerk geht es um die Kolben – die gewöhnlich als erstes größeres Teil im Motor ihre Verschleißgrenze erreichen und nicht mehr in allen Übergrößen zu haben sind. In solchen Fällen helfen Zubehörteile weiter, die bei Bedarf den Motor auch schon mal auf mehr Hubraum bringen und im Komplettsatz ab 500 Euro zu haben sind. Originale Übermaßkolben mit Ringen und Bolzen sind geringfügig günstiger.



**Generationenfrage:**  
Frühe Bol d'Or nerven mit Fahrwerkschwächen die nach und nach durch bessere Schwingenlagerung (Nadeln statt Kunststoff), breitere Räder, straffere Dämpfer und solidere Telegabel abgestellt wurden. Die meisten Modifikationen sind nachrüstbar

**Thema Zylinderkopf:**  
selbst in „unserem“ Motor besteht die Chance, dass es mit dem Reinigen und Einschleifen der Ventile getan ist. Eine komplette Überholung geht arg ins Geld!