



Und so sieht's dann aus, wenn es mal fertig ist: Kaum zu glauben, dass die nur ein Jahr lang gebaute „Super Bol d'Or“ inzwischen 26 Jahre alt ist! Sie war der krönende Schlusspunkt einer Modellserie, die 1979/1980 mit „nackten“ 750ern und 900ern debütierte und 1981 mit den Sport-touren 750 F2 und 900 F2 Geschichte schrieb – den ersten japanischen Serienmaschinen mit Vollverkleidung

Rad-, Lenkkopf- und Schwingenlager, sind preiswert neu zu haben, Federbeine, und Gabelfedern auch. Unterm Strich bleibt somit die Erkenntnis, dass die Rückkehr zum Traummotorrad von einst im Falle der Bol d'Or ein kalkulierbares Risiko ist. „Wer viel selbst macht, kann unseren

Scheuenfund vermutlich für maximal 5000 Euro in einen wirklich sehr guten Zustand bringen. Für das Geld hat man dann aber wirklich ziemlich viel Motorrad und auf Jahre hinaus keinen Ärger“, taxiert Moßner die Situation. Marktwertgerecht ist das freilich immer noch nicht – aber das sieht nur

bei den wenigen Restaurierungen anders aus und kann auch nicht Mittelpunkt der Betrachtung sein. Schließlich geht es um einen Jugendtraum...

Text: Lars Rosenbrock
Fotos: Andreas Beyer

Bol-d'Or-Fakten

Die typischen Probleme sind eher...

...marginal: Die Bremssättel aller Modelle gehen etwa schon nach kurzer Standzeit fest. Ebenso schnell werden die Simmerringe der Gabel undicht. Defekt-Klassiker: der Lima-Rotor (Ersatz: 200 Euro) und der Kupplungskorb (Reparatur: 200 Euro), der gern ausschlägt und dessen Rückdämpfer aushärten und schrumpfen.

Und wenn Sie schon mal dabei...

...sind, sollten Sie gleich den Rahmen vermessen und gegebenenfalls richten lassen. Längst nicht jedes Rückgrat war ab Werk wirklich gerade!

Die Adressen

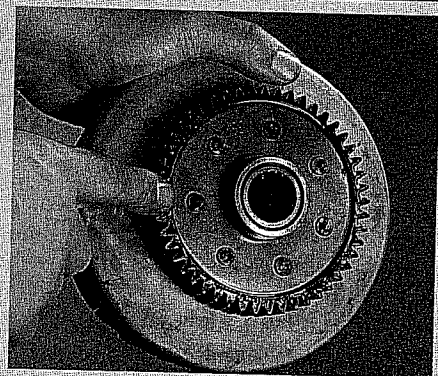
Bol d'Or Club Deutschland e. V.
Alt Sossenheim 57, 65936 Frankfurt
www.boldorclub.de
Team d'or, Tel.: 0911/56799808
Fax: -/56799809, www.teamdor.com

Und der Marktwert liegt bei...

...maximal 4000 Euro für gute Exemplare, am gesuchtesten sind späte 900 F2 und die CB 1100 F „Super Bol d'Or“



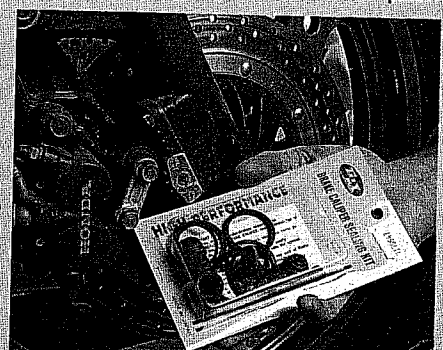
Irgendwann erwischt's jeden mal: Die 200 Euro teuren Lima-Rotoren sind Verschleißteile



Typischer Kandidat: Die Kupplungskörbe schlagen aus, ihre Rückdämpfer schrumpfen



Nicht ganz dicht: Schon nach kurzen Standzeiten lecken die Gabeldichtringe



Gängig machen reicht nicht: Hängen die Bremsen, müssen die Sättel überholt werden