



RM GARAGE

Gelb-Gier

Restaurierung Honda S 800

Kleine Roadster gibt es viele, meist aus England oder Italien. Die zornigsten aber kamen von Honda: Ein Schweizer Fan wagte sich an die Restaurierung des Drehzahlwunders.

"An den Honda-Röbi, Blauen, Schweiz", schrieben Ratsuchende auf einen Briefumschlag. Er kam ohne Verspätung bei Röbi Meury an: Jeder in Blauen kennt ihn, und jeder weiss von seinem Faible für die Marke Honda.

Eingeschleppt hat den asiatischen Virus in das kleine Bilderbuch-Dorf allerdings ein anderer. Als 1958 ein junger Religionslehrer von einem Missions-Aufenthalt aus Japan zurückgekehrt war, erfüllte der Sound einer Honda Dream die Blauerer Gassen. "Damals hat es bei mir Klick gemacht", erinnert sich Röbi an das Viertakt-Motorrad. "Die Dream war viel besser als alles, was wir kannten."

Gut vierzig Jahre später wetzt ein knallgelber Honda S 800 eine kurvige Bergstrasse empor. Sein schrilles Gebrüll bricht sich in den Felswänden, die Nadel des Drehzahlmessers kitzelt bereits an der 11'000er Marke. Hinter dem Steuerrad mit dem riesigen Kranz aus Holzimitat sitzt der Honda-Röbi, und seine Augen glühen. Präzise wie ein Uhrwerk dreht der Motor hoch: "Meine Autos sind zum Fahren da", sagt er trocken. >>



Röbi Meury in seinem Honda S 800



RM GARAGE

Gelb-Gier S.2



Ein Unfall war schuld

Das verbeulte Frontblech rund um den linken Scheinwerfer gab den Ausschlag für die Restaurierung. Blechteile sind rar, doch Röbi Meury hatte sich schon vor zehn Jahren ein Teilelager angelegt. Nur Kotflügel werden heute nachgefertigt.



Mit seinem ersten S 800 fuhr der Schweizer quer durch Deutschland bis zur Insel Fehmarn, insgesamt ein 5'000 Kilometer-Trip. Der aktuelle 800er, das Objekt der aufwendigen Totalsanierung, gehört zu den letzten Exemplaren, die Honda baute, bevor die Serie 1970 auslief. Meury, heute technischer Berater des Honda Club Schweiz, kaufte ihn bereits vor zehn Jahren.

Der Vorbesitzer war mit seinen Arbeiten am Zylinderkopf steckengeblieben. Für den Mann aus dem Alpenland kein neues Problem: Der Kopf lässt sich zwar vom eingebauten Motor lösen, allerdings ist ein Zusammenbau kaum möglich. "Es gibt Künstler, die schaffen das", erzählt Röbi, aber es hält nicht lange dicht."

Jahrelang lebte der Honda-Liebhaber mit einem Provisorium und peilte über einen sanft verbeulten Kotflügel auf die Piste. In seiner Vergangenheit musste der kleine Japaner einen heftigen Frontalcrash überstanden haben, denn auch das Bug-Blech war im Bereich des Grills verzogen. Hier hatten sich bereits einige Blechkünstler vergeblich um die richtige Passung bemüht, und 1996 startete Meury die Reparatur. >>

Nur verhaltene Korrosion

Der fast dreissig Jahre alte Japaner glänzte mit einer soliden Karosserie, eine positive Überraschung.

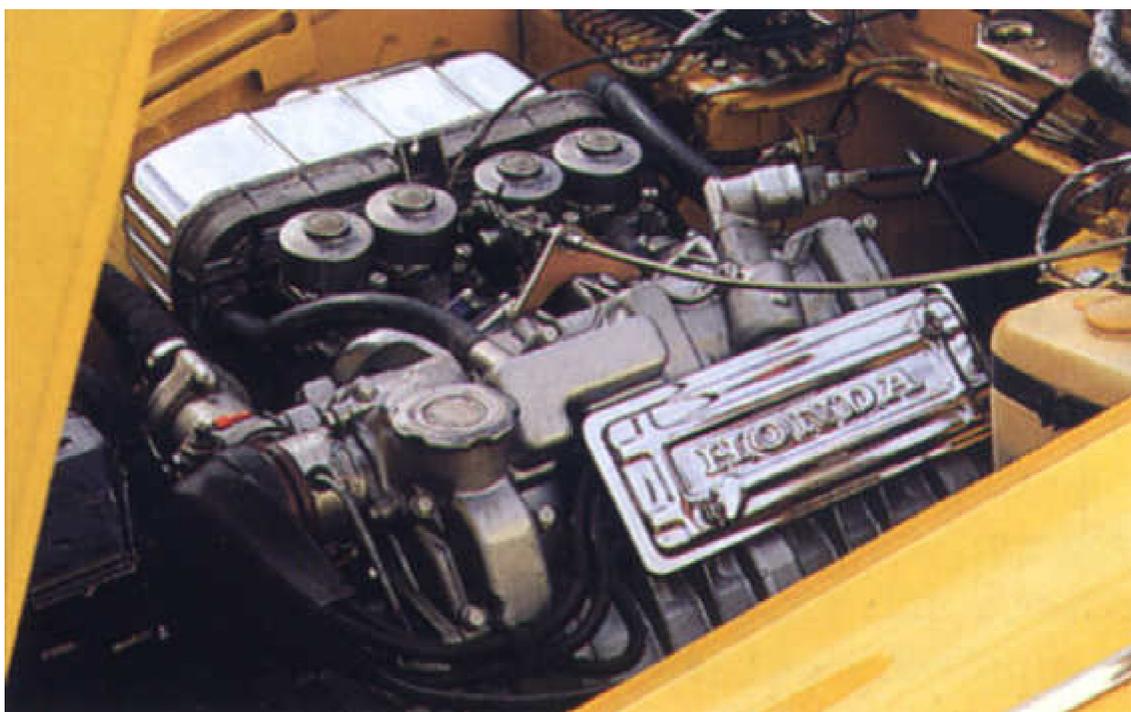
Denn Rost zählt auch bei den kleinen Honda-Sportlern zu den häufigsten Knockout-Faktoren.





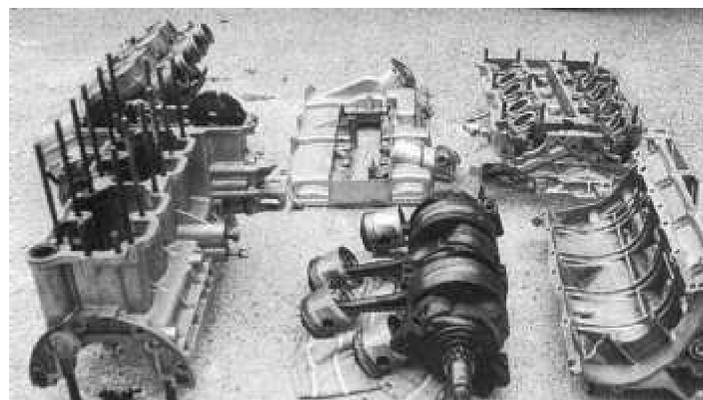
RM GARAGE

Gelb-Gier die "Dreh-Orgel"



Honda-Kenner sprechen von der "Dreh-Orgel"

Trotz der hohen Drehzahlen zeigte sich nach 70'000 Kilometer Laufleistung kaum Verschleiss. Der Zusammenbau des Motörchens ist eine Art Zen? Meditation für geduldige Menschen mit viel Fingerspitzengefühl - Nippons High Tech fordert Erfahrung.

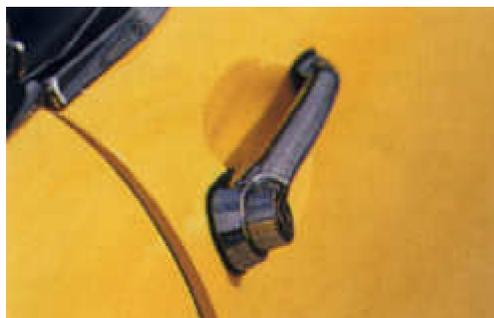


Er entfernte das Lot von den Nähten und bohrte die Schweisspunkte vorsichtig auf. In ausgebautem Zustand richtete er das Frontblech, bis es spannungsfrei passte.

Für die wellige Blechpartie zwischen Motorhaube und linkem Kotflügel hatte Röbi noch Ersatz in seinem privaten Teilelager gefunden. Vor über zehn Jahren, als es noch vereinzelt S 800-Restposten zu kaufen gab, hatte er es gut bestückt.

Aus der Reparatur wurde eine Restaurierung, als sich der Honda-Euphoriker mit seinem Sohn Sven entschloss, den damals noch tomatenroten S 800 komplett zu zerlegen. Das Blech befreiten die beiden mit Abbeizer von Lack und Dichtmasse. Sandstrahlen lehnt er ab: "Noch nach Jahren rieselt sonst beim Bremsen der Sand aus den Hohlräumen."

>>

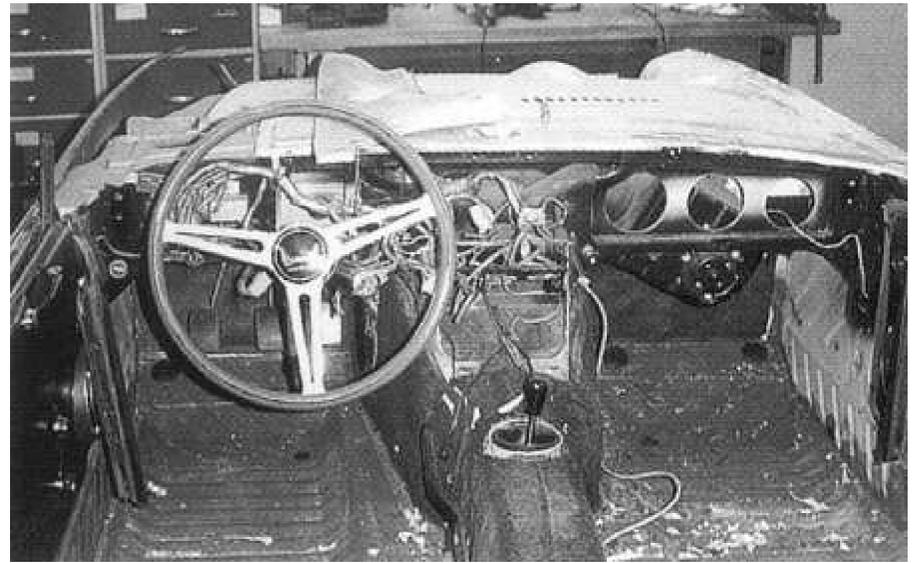


In der **Vor-Plastik-Ära** kamen aus Japan verchromte Türgriffe.



RM GARAGE

Gelb-Gier mit Überraschung...



Die Karosserie des kleinen Japaners zeigte sich nach der Enthüllungssaktion überraschend solide. An den meisten rostkritischen Stellen wie der A-Säule, den Schwellern und dem Unterboden fand Röbi keine Durchrostungen. Auch der klassische Leiterraum, über den der S 800 in bester Roadster-Tradition verfügt, war noch in gutem Zustand.

Während die Karosserie aus dem Haus war, kümmerte sich Röbi um den Teil des Honda, der ihn am meisten fasziniert: den Motor. Der Schweizer hat sein Handwerk bei Jaguar gelernt - kein Vergleich zu Honda, wie Röbi sagt: "Hier reicht es nicht, einfach zehn Stehbolzen zu lösen und den Zylinderkopf abzunehmen."

Dem filigranen Triebwerk begegnete er mit grosser Sorgfalt und gebühlichem Respekt. Zahllose Schrauben im M6-Format fordern die sorgfältige Behandlung mit einem Drehmomentschlüssel - eine Arbeit für Detail-Fanatiker. Ein Clubkollege Röbis ist Zahnarzt: "Er hat den idealen Beruf für die Restaurierung dieser Technik", sagt der Nippon-Kenner.

>>

Ein Cockpit voller Kostbarkeiten

Das riesengrosse Original-Lenkrad ist rar, das Honda-Emblem fast unersetzbar: Es kostete über 300 Mark. Die klassischen Instrumente stammen von Zulieferer Nippon Denso.



RM GARAGE

Gelb-Gier die Vollendung naht...

Röbi zerlegte das 791 cm grosse Aggregat, prüfte die Kolben und nahm die beiden Zwillingsbüchsen aus Stahl heraus, die in den Aluminiumblock geschraubt sind. Beide wiesen nach 70'000 Kilometer Laufleistung nur minimale Verbrauchsspuren auf.

Die nadelgelagerte Kurbelwelle, zwei obenliegende Nockenwellen und vier Keihin-Vergaser erzählen vom High-Tech-Boom der Sechziger. Doch die Faszination bleibt nicht frei von Schwachstellen: So ist der Anlasser über eine Kette fest mit dem Motor verbunden. Der Freilauf quittiert oft den Dienst, so auch bei Röbis Restaurierungsobjekt. Im Goldwing-Teilekatalog fand der deutsche S 800-Spezialist Michael Ortmann einen Ersatz, der sich mit leichten Änderungen anpassen liess.

Mit Dichtungen aus einer Nachfertigungsaktion gelang Röbi die Überholung der Vergaser. Die sorgfältige Synchronisation mit vier Messuhren hat sich gelohnt: Kein Verschlucken, kein Hüsteln und kein Schwächeln unterbricht den steten Drehzahlanstieg zwischen 2000 und 11'000 Umdrehungen. "Das Leistungsband ist die reine Wucht", kommentiert der Honda-Sammler. Unterstützt wird das seidige Hochdrehen durch die elektronische Zündung, die Röbi nachträglich installiert hat.

Vor dem Einbau in die S 800-Karosserie hat Meury den Motor samt Getriebe und Instrumenten ausführlich auf seinem Prüfstand getestet. Das Gestell war einst aus einem abgeschnittenen Chassis entstanden und eignet sich so ideal für erste Probeläufe.

Auf einer Berggrennstrecke, ganz in der Nähe Blauens, fuhr Röbi seinen S 800 ein, und hier bewegt er ihn noch heute mit Vorliebe. Ein kurzer Dreh aus dem Handgelenk klickt den Schaltstummel in den nächsten Gang. Röbi kennt jede Kurve und weiss, wieviel ein korrekt eingestellter Motor an welchem Punkt leisten muss. "Wenn ich hier fünf-, sechsmal rauf und runter fahre, dann weiss ich, ob ich gute Arbeit geleistet habe", sagt er. >>



Das Honda-H stand damals für exquisite Sportlichkeit



Design und Alltag:
Abschliessbarer Tankdeckel im Aero-Look.



Viel mehr als der Knauf ist vom Schaltknüppel nicht zu sehen.



RM GARAGE

Gelb-Gier zuletzt bis Mitternacht...



Die übliche Ansicht:
Trotz seines schütterten Hubraums zog der S 800 an den meisten Konkurrenten seiner Zeit vorbei.



Stil der Sixtys: Chrom-Radkappen, feine, ziselierte Schriftzüge

Zuletzt hat er bis um Mitternacht geschraubt. Seine Frau arbeitet im Pflegedienst: "Wenn sie Nachtschicht hat, kann ich wunderbar arbeiten", berichtet der Honda-Fan.

Zwischendurch hatte Röbi Elan nachgelassen. Zur Erbauung dienten ihm dann seine anderen Honda-Preziosen, unter anderem eine sechszylindrige Goldwing. "Wenn Honda Kaffeemaschinen bauen würde, hätte ich eine", sagt Röbi. Mit mindestens 11'000 Touren.

Motor Klassik, 5/1999, Thomas Wirth



RM GARAGE

Honda S 800 Daten & Fakten

Baujahr: 1970

Präsentationsjahr: 1966

Neupreis: 7750 Mark

Motor: Vierzylinder-Reihenmotor mit zwei obenliegenden Nockenwellen
nadelgelagerte Kurbelwelle

Hubraum: 791 ccm

Leistung: 70 PS bei 7570/min

Höchstgeschwindigkeit: 160 km/h

Clubs und Spezialisten:

Honda Club Schweiz, Heinz Flückiger, Ibachstrasse 15, CH-4950 Huttwil;

Freunde alter Honda-Sportwagen, Röbi Meury, Dorfstrasse 23, CH-4223 Blauen;

IG Honda S 800-Fahrer, Michael Ortmann, Keltenstrasse 33, 56736 Kottenheim

Literatur: Honda Automobile, Jürgen Lewandowski, Südwest-Verlag München;

Honda Sport Story S 360 - S 800 M, ISBN 4-89522-141-5 (in japanisch);

Honda - eine Leidenschaft, Herausgeber: Honda Deutschland

Restaurierung Kaufjahr/-ort: 1989 in Aargau (CH)

Kaufzustand: komplett, teilzerlegt, aber nicht fahrbereit

Vorgeschichte: Der Vorbesitzer hatte bereits mit der Überholung des Motors
begonnen, dann aber aufgegeben

Restaurierungsumfang: Karosserie, Motor und Getriebe

Eigenleistung: rund 300 Stunden

Fachkundige Unterstützung: Fa. Derendinger, Münchenstein (CH), Zylinderkopf?

Bearbeitung; Fa. Heiwa, Zwingen (CH),

Lackierung Werkstattkosten: rund 6500 Mark

Ersatzteillieferanten: Michael Ortmann, Kottenheim; Fa. Derendinger,
Münchenstein (CH)

Ersatzteilkosten: rund 15 000 Mark

Restaurierungszeitraum: 1996 bis 1999

Zustandsnote nach Restaurierung: 2+

Marktwert: rund 30 000 Mark (noch ohne Gutachten)



Honda S 800