

THE REAL RACING

Ein feuriger MotoGP-Zweitakter auf einer echten MotoGP-Strecke: Der legendäre Production-Racer Honda RS250 NX5 - einst die Basis für den Start einer Rennstreckenkarriere - jetzt ein euphorisierender Traum zum Gas geben.

Text: Michael Kutschke; Fotos: Tyson Jopson



Baujahr 1993
Leistung ca. 87 PS
Gewicht 102 kg

EINE REPLICA DER WERKS- MASCHINE. SO STAND ES OFFIZI- ELL IM DA- TENBLATT

So leicht es nur geht, in neuem Design: So gefällig sah die RS im Originalzustand 1993 nicht aus.

Einmal selbst mit einem echten MotoGP-Bike richtig auf einer MotoGP-Strecke angasen. Es ist dieser Jugendtraum und die Erinnerungen an eine legendäre Zweitakt-Ära, die Hannes Friedrich in Verzückung versetzen ... Es ist der Geruch von Rhizinusöl, die aggressiven Gasstöße und wabernde Abgasfahnen ... Es sind Namen wie Freddy Spencer, Toni Mang, Luca Cadalora, Dani Pedrosa auf ihren Honda Werksrennern NSR 250. Es sind die 11 Weltmeistertitel die der Honda Zweitakttracer von 1985 bis zum Saisonende der Motorrad-Weltmeisterschaft 2009 und dem folgenden dem Verbot des Zweitaktmotors einheimste.

Der Fan von Zweitakt-Racebikes (Hannes besitzt noch eine Aprilia RS250) frönt bei seinen Trackdays einer Ära, die mit dem Aussterben der Zweitakter in der Motorrad-WM zu Ende ging: Bereits 1984 legte Honda durch den Erfolg der NSR 250 beflügelt, einen Production-Racer auf, die RS 250 R für Privatfahrer. „So ein Gerät, war natürlich mit 18 ein unerreichbarer Traum und den hab ich mir halt nachträglich erfüllt, weil aus der Rennfahrerkarriere nichts wurde“, Der Mo-

Die Honda RS 250 R Jahrgang 1993, erhielt die Einarmschwinge die es 1992 nur in den Werks-Rennmaschinen gab.



Blindtext während die Platzhirsche wie Suzuki Bandit und Yamaha XJR noch behäbig ihre Bahnen zogen und beste



Der Alu-Brückenrahmen wurde mit Gußteilen im Lenkkopf- und Schwingenbereich kombiniert.

torradhändler aus Walzbachtal freut sich über den Zufallsfund seines Lebens: „Hondas Viertelliter-Production Racer sind rar auf dem Markt, ich habe sofort zugeschlagen: „Bei diesem Exempar musste man nicht mal etwas reparieren oder umbauen: Der Motor war frisch überholt, das ganze Motorrad tiptop in Schuss, komplett optimiert von einem Ingenieur, Hobbyracer und Fahrwerksspezialisten bei Porsche. Der hat aus Altersgründen mit dem Racen aufgehört und alles verkauft... Und ich war eigentlich wegen einer inserierten BMW S 1000 RR da“.

Ikone des Zweitakt-Rennsports

Der Steckbrief des Garagenfunds: Der Rahmen der Honda ist von 1993. Im Datenblatt standen damals 85 PS bei 12250/min und ein maximales Drehmoment von 50 Nm und 103 Kilo. Ab diesem Modelljahr durften sich die Privates erstmals an der bildschönen Einarmschwinge der NSR-Werksrenner erfreuen.

So ein Production Racer wurde ja stetig weiterentwickelt und modifiziert. Deshalb wuchs

auch diese RS 250 stetig mit dem technischen Fortschritt der NSR-Werksrenner: Die Upside-down-Gabel und das Federbein beispielsweise sind der RS-Baureihe von 1995 entlehnt, der Motor, Baujahr 2000, entspricht der letzten Ausbaustufe der NX5-Version. Auch der KLS-Quickshifter, die hochpreisige Samba Titan-Auspuffanlage und die 40mm NSR-Werksvergaser haben ihren Anteil am beachtlichen Zuwachs an nutzbarer Performance. „Die originalen Rennvergaser sind wirklich rar“, betont Hannes. Ursprünglich war die RS 250 ja mit 38 Millimeter Keihin Flachschiebern mit Powerjet-Düse vor dem sechszündigen Membraneinlass bestückt“. Der wasserge-

Motor & Fahrwerk

Ungewohnt zivil für eine Rennmaschine gibt sich der V2-Zweitaktmotor in puncto Vibrationen. Eine Ausgleichswelle reduziert die Motorschwingungen und dient gleichzeitig als Antrieb der rechtsseitig untergebrachten Wasserpumpe. Layout und Lenkgeometrie am Chassis von Werksmaschine und Production Racer sind identisch. Die Motor- und Fahrwerksperformance wurde laufend dem Stand der Entwicklung angepasst.

kühlte V-Zweizylinder ist auch sonst mit allen Raffinessen der damaligen Hochleistungs-Zweitakter, wie zum Beispiel einer elektronischen Klappensteuerung am Auslaßkanal bestückt. Aus der Zeit gefallen scheinen Fender, Tank und Airbox: Die volle Karbon-Packung der waschechten GP-Zweitakt-Rakete in schlank-modernem Design, hat mit dem fast barock anmutenden Auftritt des Honda Production Racers von Anno 1993 nichts mehr gemein.

Ergo: Diese RS 250 ist absolut kein alltägliches Motorrad. Aber auch kein einfaches Track-day-Übungsgerät sondern eine funktionale Waffe, um sich beinharte Duelle zu liefern. Hannes

schwärmt: „Der Viertelliter-Zweitakt-Racer löst noch heute Nervenkitzel aus. Man muss sich das mal klarmachen: In Mugello schafften richtig schnelle Fahrer mit aktuellen, getunten 1000er Supersportlern voller Assistentensysteme, in etwa die Rundenzeiten wie sie 2008 bei der MotoGP in der Viertelliter-Klasse aufgestellt wurden“.

Von wegen „ab ins Museum“

Dieser MotoGP-Renner erinnert daran, dass das simple Prinzip des Zweitakters dem technisch viel aufwändigerem Viertakt-Prinzip in Sachen Performance noch immer überlegen ist. ■

Rahmen 1993, Motor 2000 mit elektronischen Powerjets, Gabel Stand 1995, Samba Titan-Auspuffanlage.

EINE HULDIGUNG AN DIE WELTMEISTERLICHE ZWEITAKT-ÄRA



Speziell: 40-mm-Vergaser der Werksmaschinen mit elektronischer Powerjet-Regelung.



Wartungsfreundlich: Der per Schnellverschluss fixierte Tank dient als Deckel für den Luftfilter.



→ Edelbike

Habt ihr auch so ein Schätzchen? Schickt uns einen Umbau-Steckbrief und ein paar Schnappschüsse an edelbike@ps-online.de. Wir setzen das Bike dann in unserem Fotostudio perfekt in Szene.

Sport

1984 stellte Honda zwei Zweitakt-Racer vor. Die V4 für die 500er-Klasse und auch eine V2 für die Viertelliter-Klasse. Insgesamt sicherte sich Honda mit der NSR 250 elf Weltmeistertitel. Die Japaner legten einen Production-Racer für Privatfahrer auf, die RS 250. Die erste war kaum schwächer als die Siegermaschinen von Spencer und Mang. Mit dem Aussterben der Zweitakter in der Motorrad-WM ging eine legendäre Ära zu Ende.