

NEO-SAURUS

Paläokunst ist die künstlerische Rekonstruktion urzeitlicher Lebewesen. Diese NSR 250 R wirkt wie ein Werk dieser Disziplin: kein Fossil, sondern die moderne Interpretation einer längst ausgestorbenen Spezies Motorrad.

Text: Moritz Mäffert

Fotos: Tyson Jopson, Rossen Gargolov (1)

Stellen wir uns vor, der Zweitakter wäre nie ausgestorben: Ingenieure hätten weiterentwickelt und mittels Direkteinspritzung und fortschrittlichen Katalysatoren die Abgase gezähmt, aber den Charakter und die Leistung bewahrt. Man hätte Motorräder gebaut, die heute kaum mehr denkbar sind: federleicht und voller Explosivität – und das trotz neuesten Umweltstandards. Hach, es hätte so schön werden können. Vielleicht sähe ein solcher moderner Zweitakter heute genau so aus wie dieses Edelbike: zugespitzt auf das Wesentliche, entkleidet von Nostalgie. Was hier in Wahrheit historische Technik unter moderner Haut ist, sieht aus wie ein Entwurf aus einer Zukunft, die nie kam.

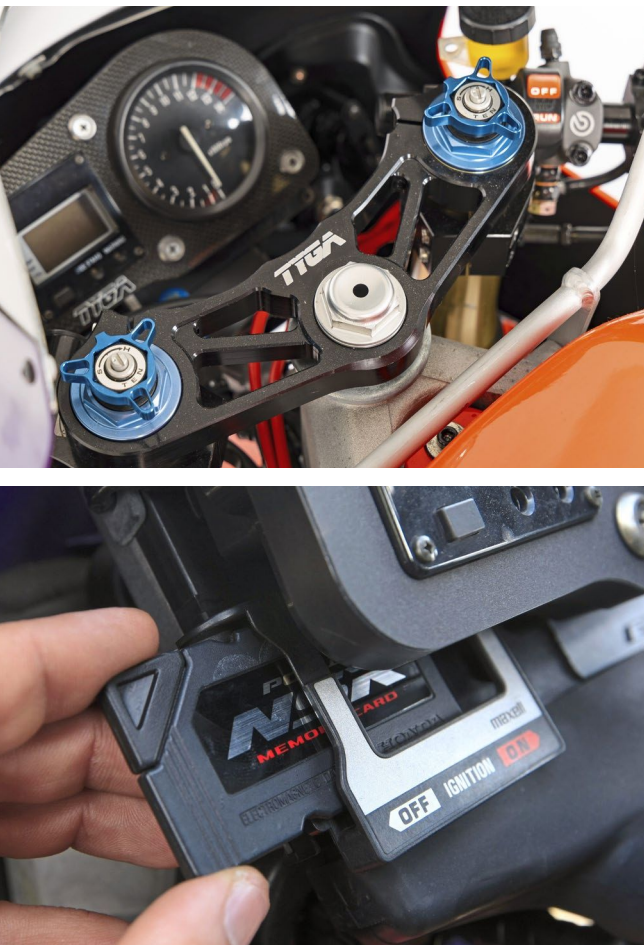
So wie einst die Dinosaurier nicht an einem Tag verschwanden, sondern vermutlich von veränderten Umweltbedingungen ausgelöscht wurden, erging es auch dem Zweitakter. Der Exodus begann schleichend. Anfangs schien es, als sei die Spezies anpassungsfähig, doch der Zweitakter war ein Produkt der alten Welt. Modernisierungsansätze scheiterten an mangelnder Praktikabilität. Euro 1 war ein erster Warnschuss, Euro 2 der große Meteoriteneinschlag. Spätestens mit Euro 3 war das Habitat endgültig unbewohn-



Baujahr 1994

Leistung ca. 75 PS

Gewicht 128,8 kg



Glanz und Ur-Hightech: Die TYGA-Brücke umklemmt die Gabel, der Tacho gehorcht einer Chipkarte statt einem Zündschlüssel

bar. Der Zweitakter wurde verdrängt von Viertaktern, deren Emissionen sich leichter bändigen ließen. Und wie bei den Dinos blieb auch hier nicht viel mehr übrig als Knochen. In Form von Ersatzteilen, Forenbeiträgen und Erinnerungen. Was noch fuhr, wurde zur Rarität. Was nicht mehr fuhr, verstaubte.

Aber wie in der Paläokunst gibt es auch unter Motorrad-Enthusiasten jene, die sich nicht mit

dem Verschwinden abfinden. Und die, wie TYGA-Performance, nicht bloß rekonstruieren, sondern neu interpretieren. TYGA Performance wurde von zwei britischen Ex-Rennfahrern gegründet, die sich in Thailand niedergelassen haben. Ihre Bausätze sind philosophisch betrachtet spannende Thesen über das, was möglich gewesen wäre. Denn diese umgebaute NSR 250 R vom Typ MC28 ist genau das: keine museale Restaurierung, sondern ein fahrbarer Zukunftstraum. In der Paläokunst geht es nicht nur um Authentizität, sondern auch um Plausibilität und künstlerische Freiheit: eben um das ganzheitliche Weiterdenken einer ausgestorbenen Art.

WIEDERBELEBUNG EINER AUSGESTORBENEN SPEZIES



Sport

Die NSR 250 galt als „Freddies Liebling“. Kein Wunder: 1985 gelang Freddie Spencer auf ihr Motorsportgeschichte: Er gewann im selben Jahr sowohl die 250er- als auch die 500er-Weltmeisterschaft – ein Kunststück, das bis heute kein anderer Fahrer wiederholen konnte. Die NSR 250 wurde damit zur Legende. Sie war leicht, präzise und kräftig. Auch als Straßenversion trug sie dieses Erbe weiter, wenn auch stark gedrosselt und offiziell nur für den japanischen Markt bestimmt.

Rekonstruktive Hypothese: So könnte die Front eines modernen Zweitakters aussehen



Ihr Schöpfer ist ein Google-Programmierer aus England, er widmete sich dem Umbau der NSR während dem Corona-Lockdown. Nicht aus Nostalgie, sondern als Ausgleich für seine geistige Arbeit in der digitalen Welt. Alles entstand auf Basis eines japanischen Exemplars, das dort einst gesetzlich auf 40 PS gedrosselt war. In Deutschland war die kleine Zweitakter anno dazumal kaum zu kriegen. Lediglich ein paar Spezialisten, wie die GP-Legende Hans Becker, widmeten sich dem Grauimport.

Der wassergekühlte 249-Kubik-V2 wurde entdrosselt. Dank VHM-Zylinderköpfen und TYGA-Auspuffanlage klingt er nicht nur satter, er leistet nun, laut Besitzer Hannes Friedrich, konservativ geschätzte 75 PS. Räng Däng Däng Däng – ein wahrer Urzeitschrei!

Und dann ist da dieses Detail, das sich erst auf den zweiten Blick erschließt: ein schmaler Kartenschlitz, direkt an der Tachoeinheit. Was nach Sicherheitsfeature aussieht, war in Wahrheit ein technologischer Blick nach vorn: Die Honda-Tüftler verpassten der MC 28 ein Chipkartensystem. Die Karte diente einerseits als Zündschlüssel, aber auch als rudimentäre Form verschiedener Fahrmodi. Es gab eine „normale“ Chipkarte für die Straße und eine HRC-Karte für die Rennstrecke. Jede Karte barg eine individuelle Zündkurve, als hätte Honda der NSR 250 R einen Satz DNA für spätere Generationen mitgegeben. Heute Standard in fast jedem elektronisch gestützten Mo-

Motor & Fahrwerk

Der 249-Kubik-V2 dieser NSR 250 R MC28 liefert nach Entdrosselung und Leistungsoptimierung satte Power. Die Sahnehäubchen sind die Sportauspuffanlage von Arrow und die Zylinderköpfe aus dem Hause VHM. Das Fahrwerk steht dem in nichts nach: Vorn arbeitet eine Upside-down-Gabel aus einer Honda CBR 600 F PC37, gehalten von einer TYGA-Gabelbrücke. Die Einarmschwinge ist nicht nur ein Blickfang, sondern technisches Erbgut aus dem Rennsport.

→ 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.

torrad, aber damals eine technische Mutation weit vor ihrer Zeit. Die Rennstrecken-Karte war ausschließlich HRC-Kunden vorbehalten und funktioniert ursprünglich nur im Zusammenspiel mit einer renntauglichen Verkleidung ohne Lichter – doch wer das Steuergerät versteht und einen Lötkolben hat, kann das System überlisten.

Eine gefräste Gabelbrücke der thailändischen Spezialisten sorgt dafür, dass die Upside-down-Gabel einer CBR 600 F PC37 ihren Platz findet. Damit zieht ein markantes Bauteil der frühen Nullerjahre in den Neo-Saurus ein. Er erhält dadurch neue Federungskompetenz und wirkt zugleich moderner und reifer. Noch markanter ist die Einarmschwinge. Sie ist der ganze Stolz der MC28 und einzigartig unter Hondas Zweitakt-Maschinen. Diese Parallele zur legendären RC30 ist ein klares Bekenntnis zur Nähe zum Grand-Prix-Sport. Auch die modernisierte Silhouette trägt diese Handschrift. Sie stammt vollständig von TYGA-Performance: Front-, Seiten- und Heckverkleidung. Nichts davon will original wirken, und doch fühlt es sich stimmig an. Die Linien sind schärfer und aerodynamischer geformt. Gekrönt wird das Ganze vom Carbon-Tank. Es ist fast so, als hätte sich die ausgestorben geglaubte Kreatur im Schatten weiterentwickelt – in verborgener Isolation. Wie ein Dinosaurier, der den Asteroideneinschlag unter der Erdkruste überlebt hat. Die NSR 250 R war schon im Serienzustand mehr Rennmaschine als Straßengerät. Ihre Technik lag so nah an der

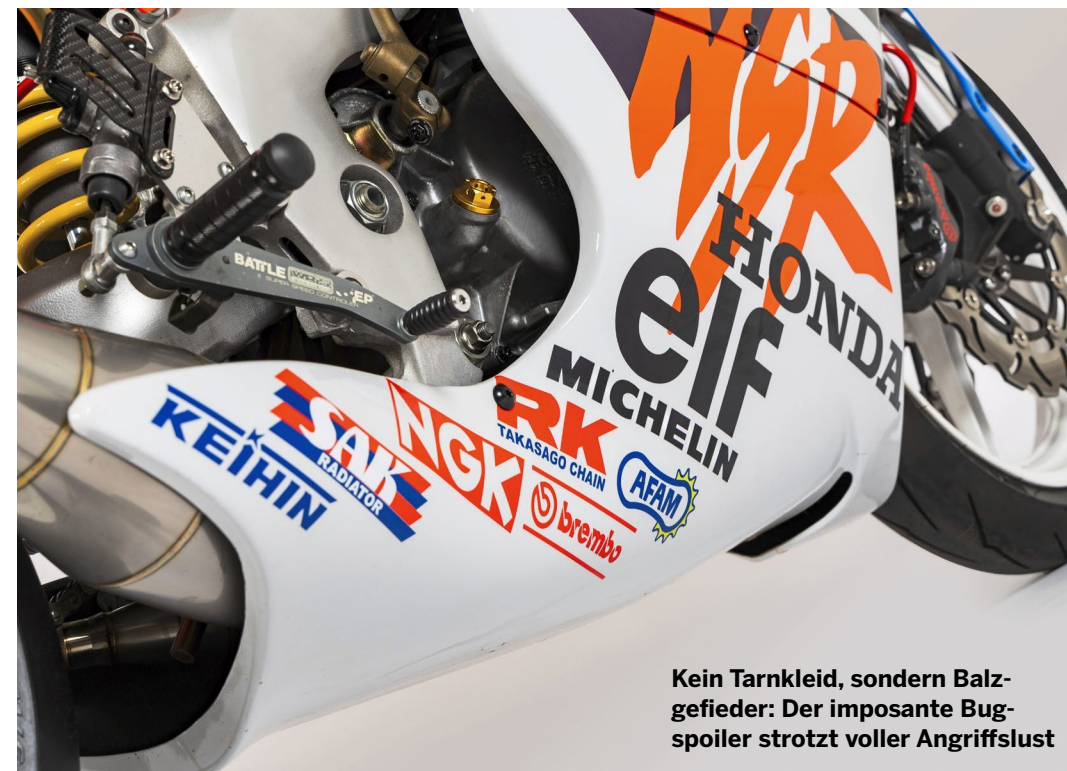
STAMMT AUS EINER ZUKUNFT, DIE NIE STATTFINDEN WIRD

GP-Werksmaschine, dass man sie beinahe vom Band direkt zu Freddie Spencer in die Startaufstellung hätte schieben können. Heute, mit all den TYGA-Modifikationen, ist sie endgültig dort angekommen, wo sie vielleicht immer hingehörte: zwischen Vergangenheit und Zukunft, zwischen Fossil und Fortschritt.

Sie die Vision eines Bikes, das unsere Motorrad-Evolution vergessen hat. Ein Neo-Saurus, der zeigt, dass Aussterben nicht das Ende sein muss, sondern manchmal nur der Anfang einer neuen Vorstellungskraft.

Wen jetzt das Urzeit-Fieber gepackt hat, kann sich glücklich schätzen: Der Neo-Saurus steht aktuell bei Motorrad Friedrich in Walzbachtal zum Verkauf.

Zwei Rohre, ein Auftrag: röcheln, kreischen, verschwinden. 180 Grad Bremsleitung: Die Konstruktion zählt das Hinterrad, ohne der Schwinge in die Quere zu kommen



Kein Tarnkleid, sondern Balzgefieder: Der imposante Bugspoiler strotzt voller Angriffslust

