

"Planet Blue"
HONDA CL 450 K5 1975



„Scrambler“ hieß das Zauberwort, mit dem in den USA begeisterte Motorradler von der Straße ins Gelände gelockt werden sollten. Und zwar auf direktem Weg, weshalb solche Motorräder auf Asphalt ebenso ihre Qualitäten beweisen mussten wie auf unbefestigtem Terrain. Harley Davison bot derartiges „Spielzeug“ nicht an, solche Motorräder kamen bevorzugt aus den Edelschmieden Englands und Italiens - wo sie unter dem Begriff „Enduro“ liefen – in die Vereinigten Staaten.

Klar, dass die innovationsfreudigen japanischen Unternehmen derlei Treiben nicht lange untätig zuschauen konnten. Der Marktführer Honda hatte schon Ende der 50er Jahre Modelle im Sortiment gehabt, bei denen von der Bodenfreiheit über den Lenker bis zu den Auspuffen alles höher gelegt war. Eine echte Scrambler kam aber erst Ende der 60er Jahre, und zwar in einer kompletten Modellreihe, die keine Hubraumklasse zwischen 100 und 450 Kubik ausließ. Basis dafür waren die CB Straßenmodelle, die Modifikationen waren eher kosmetischer Natur. So gab es die erste Version, die K0, lediglich als Umbausatz für die CB.

1968 brachten Nippons Söhne die CL K1, eine völlige überarbeitete neue Reihe. Lediglich der Zweizylinder Motor in Twin Anordnung mit seinen zwei oberliegenden Nockenwellen und einer angegebenen Leistung von 43 PS bei 8000 U/Min stammte immer noch von der CB, sonst wurde alles dem damaligen (US)Zeitgeschmack angepasst: Fünfganggetriebe (CB = Viergang), Keihin Gleichdruckvergaser, kleiner Tank, schmale Sitzbank, hoher Lenker mit Querversteifung, vorne eine 200 mm Duplex-, hinten eine 180 mm Simplexbremse (CB = Scheibenbremsen). Ein besonderes (optisches) Highlight war die hochgezogene Doppelauspuffanlage, die auf die linke Seite verlegt war und ein besonderes Merkmal aufweist: durch die

großdimensionierten Krümmer verlaufen Rohre mit kleinerem Durchmesser, die die Strömungsgeschwindigkeit auch bei Drehzahlen im unteren Bereich hochhalten sollen. Nebeneffekt: selbst wenn die inneren Rohre noch so heiss laufen werden sich die sichtbaren äußeren Krümmer nicht verfärben.

Die CL Serie verdiente den Namen „Scrambler“ eigentlich nicht wirklich, ihre Spielwiese war eindeutig die Straße, für das Gelände war das Fahrwerk zu straff gestaltet. Ungeachtet dessen wurde sie in den USA zu einem Megaerfolg. Angeboten wurde sie in sechs verschiedenen Hubraumklassen, von denen bis 1975 insgesamt über 600.000 Einheiten abgesetzt werden konnten (obwohl Honda da schon auch die Enduro Reihen SL und XL anbot). Jedes Jahr gab es marginale Änderungen, die lediglich optischer Natur waren und meist die Farbe, das Design und die Tankform betrafen. Honda sah also keinen Anlass sich auch um den europäischen und besonders nicht um den deutschsprachigen Markt zu kümmern – wozu auch, abseits befestigter Straßen hatte laut Gesetzgeber kein Motorrad etwas zu suchen. Von der letzten Generation des 450er Modell, der K5, wurden beispielsweise lediglich 30 Exemplare nach Deutschland geliefert. Eines davon hat Christopher Manetsgruber aus Pichlwang bei Timelkam ergattern können. Seine CL überzeugt in der Farbvariante Planet Blue Metallic und überrascht mit einem bis 200 Km/h reichenden Tacho und einem roten Drehzahlkeil bei erst knapp vor 10.000 U/Min. Wir werden Christopher mit der Scrambler sicher noch bei der einen oder anderen Ausfahrt sehen und uns am kernigen Viertaktsound seines Twins erfreuen ...





