



# MEISTER HONDA NTV 650

Die Rückkehr der Jedi-Ritter, Landstraßenadel im Dienste klarer Linie. Für die Leichtigkeit des Seins kämpfen sie mit ebenso simpler wie geschärfter Waffe, genannt **WINDSBRAUT**, hier geschmiedet aus einer einst grauen Maus

TEXT UND FOTOS: STEPHAN H. SCHNEIDER





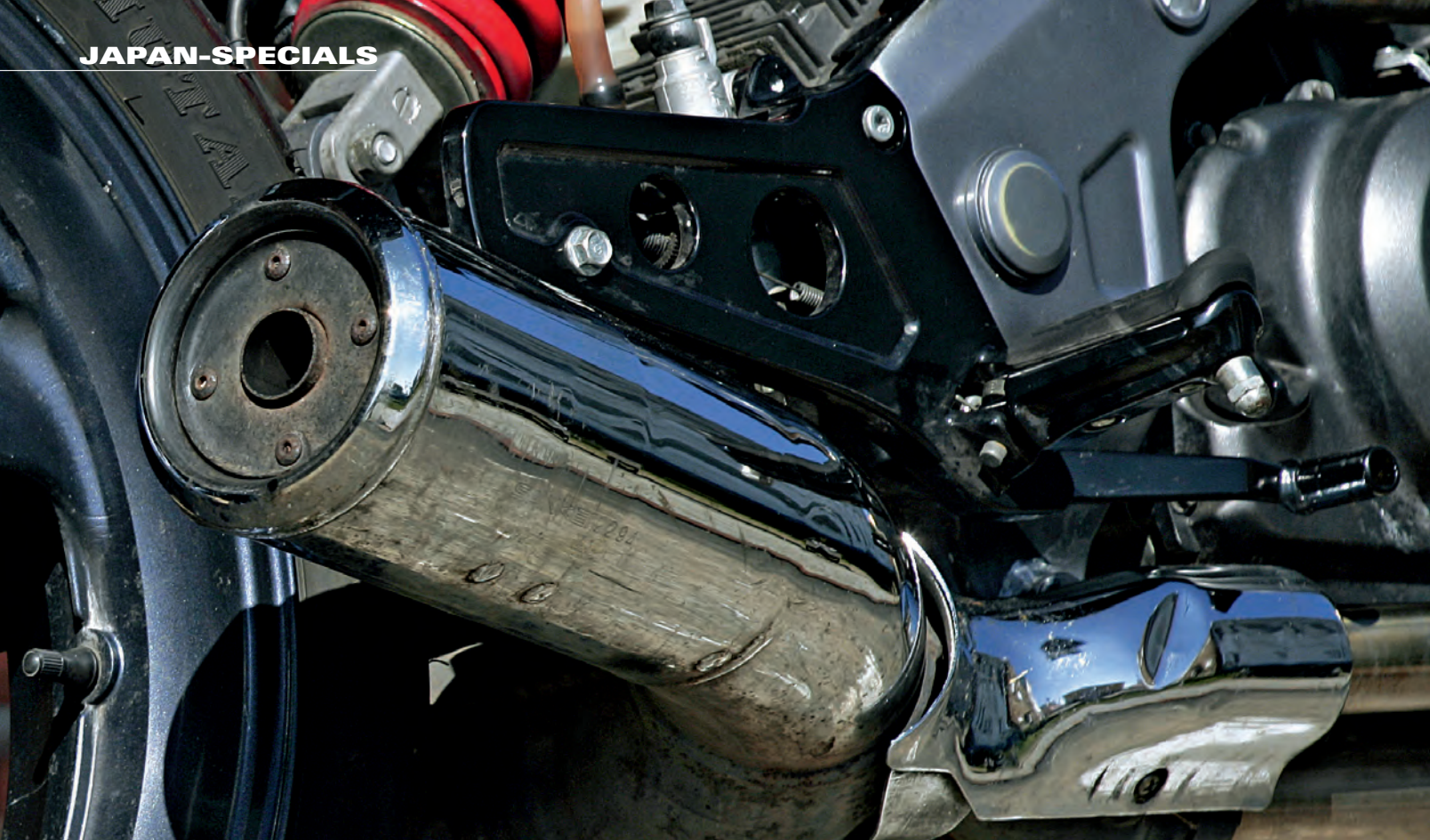
**Immer wieder erstaunlich, was einfaches Weglassen bewirkt. Der brave Tourenmulli NTV 650 Revere hat nach der meisterlichen Kur eine sexy Linie (oben links). Nostalgische Lampe und Faltenbälge (oben) sowie Daytona-Instrumente (links) vermitteln Vintage Flair, während sich moderne LEDs in der Gabelbrücke verstecken und das Fahrwerk der 1990er kompakte Wendigkeit verheißt (links außen)**

Sonores Brummen hallt aus dem Wald, dann kurvt ein geduckter Schatten hinaus in die Weite der Mecklenburgischen Seenplatte. Kompakt und unaufdringlich, doch flink und unwiderstehlich. Die Tugenden einer versunken geglaubten Welt kehren zurück.

Alte Windgesichter erinnern sich, als ein flottes Motorrad 250 bis 350 ccm hatte, und Bräute wie Horex Regina oder Victoria Bergmeister bereits teure Geliebte waren. Gar der schwarze Schatten von Vincent oder eine amerikanische Electra Glide, das waren Mythen aus fernen Ländern, mit Hubräumen jenseits normaler Vorstellungskraft. Ab 600 ccm liefen die Elefanten, die sich in der Eifel zu einem sagenumwobenen Treffen ver-

sammelten. Die Oberklasse begann ja schon bei 500 ccm, was Titel wie NSU Konsul dokumentierten, und ein 650er-Twin war ein echtes Männermotorrad.

Namen wie Norton Dominator, Triumph Thunderbird oder BSA Lightning zierten Donnerbolzen für den erfahrenen Sportsmann: Wer 50 Pferde auf regennassem Pflaster bändigen konnte, gehörte zum erlesenen Landstraßenadel. Der verzichtete für gutes Geld auf einen Blechkäfig, um in die Geschwindigkeitsregionen eines Mercedes 300 vorzustößen und beim Beschleunigen jeden Sportwagen zu demütigen. Dennoch lebten die Ritter des alten Ordens in Strenge, praktizierten die versammelte Haltung mit Knien am



**In der Kürze liegt die Würze: Der knackige Schalldämpfer ist serienmäßig und passt perfekt zur sportlichen Veränderung. Die gekappten Halterungen können nun auf Soziusrasten verzichten**



**Axel Siemoneit aus Parchim versteht sich auf das scharf geführte Schwert, für den schnellen Schnitt ins Blech**

Tank, und schrumpften über die Jahre zur esoterischen Bruderschaft. In Deutschland zählte man 1972 grade mal 120 000 Windsbräute ab 50 ccm. Dann befreiten große Meister wie Honda-San oder Dr. T wieder die Seelen, und der Duft von Laverda, Ossa und Yamaha zog übers Land. Immer kräftiger wehte frischer Wind, riss Sportsmänner, Wohlstandsbürger, bewegte Frauen und sehnsüchtige Globetrotter mit. Ein Zulassungs-Tsunami rollte ins 21. Jahrhundert, und jetzt zappeln rund vier Millionen Krafträder im Straßennetz. Sicherheitshalber von vielen elektronischen Helfern sortiert, was die Gemeinde nicht nur elektrisiert, sondern auch polarisiert. Und so wenden sich manche missmutig ab, wollen Gänsehaut nicht von Designexplosionen, sondern vom Fahrtwind. Doch anders als in der Ära erhobener Zeigefinger kennen die neuen Orden nur ein Dogma: Erlaubt ist alles, was Spaß macht, so lange man noch durchblickt.

Axel Siemoneit hat den Durchblick, zaubert als Meister-S aus unscheinbaren Mauerblümchen begehrten Asphaltfräsen. Seine Kraft kennt man im Land der tausend Seen, und so sandte ein Honda-Händler seinen nach Erleuchtung strebenden Kunden zu ihm. Der Rat suchende René aus Perleberg hatte eine NTV 650 geerbt, deren treue Dienste er im Alltag schätzt, deren Erscheinung

ihn aber betrübte. „Bei der Umgestaltung ließ René mir freie Hand“, erinnert sich Axel an den Beginn seines Werks. Die Honda NTV Revere ist wahrlich kein Brüller, sollte bei ihrer Präsentation 1988 mit dem 650er-V-Zweizylinder den Schiedsrichter machen zwischen vorheriger VT 500 und zeitgleich erscheinender Enduro Africa Twin, also den gesitteten Tourenfahrer ansprechen. Ihr noch heute in der Transalp verwendeter Antrieb ist praktisch unzerstörbar, was man von der Optik nicht behaupten kann, die mit Topcase oder Universaltoourscheibe problemlos zum Gefrierpunkt getrieben werden kann. Andererseits sind manche Anlagen durchaus bemerkenswert: Einarmschwinge, knackig kurzer Schalldämpfer oder der geradlinig vom Lenkkopf zum Schwingendrehpunkt geführte Kastenrahmen. Und es sei gleich erwähnt: Der schmucke Tank mit klassischer Kniebucht und versenktem Verschluss ist original – und ideal für einen Cafe Racer. Einmal mehr zeigt sich Weglassen als das beste Tuning.

Beginnen wir hinten, wo ein haus eigener Höckersitz in luftiger Höhe schwebt. „Die Sitzunterkante liegt nun auf dem Niveau der früheren Oberkante“, erklärt Axel den ersten Schritt in die Angriffsstellung. Fortgeführt Richtung Front, wo artgerecht ein Stummellenker unterhalb der Gabelbrücke klemmt. Deren



Halteböcke für den ursprünglichen Tourenlenker sind locker umfunktioniert als Sitz kleiner Kontrollleuchten, ganz im Geiste der einfachen Lösung. Davor informieren den rasenden Ritter Daytona-Instrumente in nostalgischer Optik, die weiter unterstützt wird von Faltenbälgen und einem Bates-Scheinwerfer. Der ist nicht grade ein Lichtschwert, doch so schön dicht an den Gabelholmen kauern wie der Rückstrahler am Kardangehäuse. Auch die Nummernschildbeleuchtung klebt nahezu unsichtbar am Ende, die winzigen Blinker sind eh das legale Minimum. „Die Elektrik ist natürlich reduziert, serienmäßig war sie teilweise echter Krampf“, kann sich der Mecklenburger Meister nur schwer in das fernöstliche Denken hineinversetzen.

Eine Maßnahme ist der versetzte Regler, der nun gut gekühlt frische Luft schnappt. Auch dem Motor

wird mit leicht modifiziertem Ansaug das Atmen erleichtert, ansonsten ist nicht viel passiert. Die Fußrastenhalter konnten für den Einzelgänger gekürzt werden, Griffe und

**Auf Pflasterstraßen ist ein Zweizylinder mit über 50 PS ein wilder Hund, der manchen Heißsporn ausreichend schnell an seine Grenzen bringt. Die Einarmschwinge mit Kardan vereinfacht die Alltagspflege**



**Das süße Schnittchen für den Kurvenhunger zwischendurch, die 20-jährige Revere ist eine Freuden spendende Windbraut geworden**

#### TECHNISCHE DATEN: HONDA NTV 650 CAFE RACER

**Kosten:** Umbau inklusive Lack rund 3500 Euro

**Leistung:** 57 PS (42 kW) bei 7500 /min, maximales Drehmoment 55 Nm bei 5500 /min, Höchstgeschwindigkeit 185 km/h

**Motor:** Viertakt-V-Zweizylinder, wassergekühlt, drei Ventile pro Zylinder, ohc. Bohrung x Hub 79 x 66 mm, Hubraum 647 ccm, zwei Keihin-Vergaser Ø 36 mm, Elektrostarter, Fünfgang-Getriebe, Kardan-Antrieb

**Fahrwerk:** Stahl-Profil-Brückenrahmen. Telegabel, Federweg 115 mm, hinten Einarmschwinge mit Zentralfederbein, Federweg 120 mm. Dreispeichen-Gussräder mit Dunlop Mutant, vorn mit 120/70 ZR17, hinten mit 160/60 ZR17. Scheibenbremse vorn, Ø 315 mm, Scheibenbremse hinten, Ø 276 mm.

**Maße und Gewicht:** Radstand 1475 mm, Sitzhöhe 890 mm, Gewicht vollgetankt zirka 185 kg, Tankinhalt 19 Liter

**Kontakt:** Axel Siemoneit, 19370 Parchim, E-Mail mail@meister-s.com, Internet www.meister-s.com

Spiegel von Louis dran, und dann alles in schicken Lack getaucht.

Seit dem Umbau hat die 650er nun über 3000 Kilometer abgespult, ihre Alltagstauglichkeit bleibt unbenommen. Mit 57 PS hat der wendige Jedi eine traditionsgemäße Waffe, und die Supermoto-Regenreifen Dunlop Mutant sind eine passende Wahl für enge Zirkel zwischen Arbeitsstätte und Lieblingscafé. Möge die Macht mit Euch sein. □