Honda NX650 Dominator – scrambler-Umbau

Schon länger will ich mich daran machen, ein Motorrad komplett umzubauen und einen Bobber, Roadster oder einen scrambler zu bauen. Nachdem ich mich schon seit Jahren nahezu ausschließlich nur noch mit Enduros befasse, lag es nah, aus einer etwas gammeligen Enduro einen scrambler zu bauen.

Entgegen zahlreicher Unkenrufe, der Vierkantrahmen sei dafür untauglich, entschied ich mich für eine Honda NX650 Dominator als Basis. Der luftgekühlte Vierventil-Einzylinder ist mir schon lange sympathisch, bereits vier solcher Motorräder nannte ich mein eigen.

Die Basis fand sich in Kirchheim/Teck, eine rote Dominator, schon ein paarmal geflickt und mit der Spraydose lackiert, nebst Gepäcksystem und Koffern, die man verkaufen kann, vor allem aber mit einem kerngesunden Motor, ein älteres Modell ohne SLS, also mit richtig Druck auf dem Kessel.

Er wurde vom Vorbesitzer eingebaut, nachdem der Originalmotor ohne Öl gefahren wurde und sein Leben aushauchte. Die Laufleistung des Motors wurde mit nur 20.000 km kolportiert, ist aber nirgends dokumentiert, weshalb ich eher auf den sauberen Motorlauf und die rauchfreien Abgase vertraute.

Nachdem die NX zunächst einen Winter ausgelagert in Erwins Garage verbracht hatte, weil ich weder Platz noch Zeit dafür hatte, begann ich mit Erwins Hilfe, die 650er im November 2018 zu zerlegen.

Am Rahmen musste lediglich eine kleine Änderung für die Aufnahme des Tanks vorgenommen werden, der ein Nachbau des Honda CG125 Tanks ist und über das Internet verkauft wird, ebenso die einfach gebaute, aber schöne Sitzbank.

Mir war schon vornherein klar, dass sich die Komponenten summieren, auch die vordere Bremsscheibe war unter Maß, das kostet alles Geld und das Budget war nicht üppig.

Zunächst wurde der Rahmen komplett von allen Anbauten befreit, gereinigt, geschliffen und in BMW hellrot lackiert. Danach gab es noch einen Überzug mit 2K-Klarlack.

Der Motor wurde gereinigt, geöffnet, das Ventilspiel genau eingestellt, die Unterseite bis zum Kopf neu lackiert, der Vergaser wurde zerlegt und gereinigt, die Schwinge geschliffen und schwarz lackiert, das Federbein zerlegt, gereinigt und gold lackiert.

Auch der Lenker wurde „vergoldet“, Front und Heckfender gekürzt, geschliffen und Hochglanzschwarz gelackt.

Den großen Classic-Scheinwerfer und die Halogen Miniblinker fand ich bei Louis, die vordere Bremsscheibe wurde durch eine Brembo Serie oro ersetzt, dazu kamen neue Carbon-/Ceramik – Beläge. Bremssättel zerlegt und gereinigt.

Neue Kegelrollen-Lenkungslager wurden verbaut.

Die passenden Stahlflex-Bremsleitungen, gelb ummantelt, stammen von Melvin.

Das Rücklicht und der 1,4 K-Tacho wurden ebenfalls im Internet angeboten, bei dem Tacho (sehr billig) ist die Dämpfung schlecht, die Nadel zittert etwas, aber das tuts. Koso kostet nochmal 150 Euro und passt nicht zum Classic-Look.

Neue Dichtungen für die Krümmer, rostige Schrauben durch VA ersetzt, Umlenkung gereinigt und teils lackiert, jedes noch so kleine Teil wurde instandgesetzt. Sogar die Motorhalterungen habe ich geschliffen und poliert, was einen guten Freund veranlasste, sich an die Stirn zu tippen.

Ein neuer Ölfilter und frisches Motoröl, neue Bremsflüssigkeit und Gabelöl sind obligatorisch. Nachdem die NX schon zwei Jahre gestanden war, spendierte ich ihr auch einen neuen Gel-Akku.

Die Krümmer und Schalldämpfer wurden sorgfältig entrostet und mit Speziallack schwarz lackiert, die Endkappen poliert, eine

letzte Hürde stellte der Hitzeschutz dar, den ich mit Stahlgittern aus dem Baumarkt, goldfarben lackiert und Kantenschutz umsetzte.

Das lange Heck habe ich zu Ende des Rahmens gekürzt, die Aufnahme für die Kennzeichenhalterung aus einem Stück Rohr und einem Eisenwinkel selbst zusammengeschweißt, teuer war das Verstärkungsblech in Carbonoptik mit dem Rückstrahler, aber der ist nunmal vorgeschrieben.

Den Umbau auf ein kleineres, als das 21" Vorderrad habe ich erwogen, aus Kostengründen jedoch verworfen. Das kann man aber noch immer nachholen, wenn man das unbedingt will. Ich will das nicht.

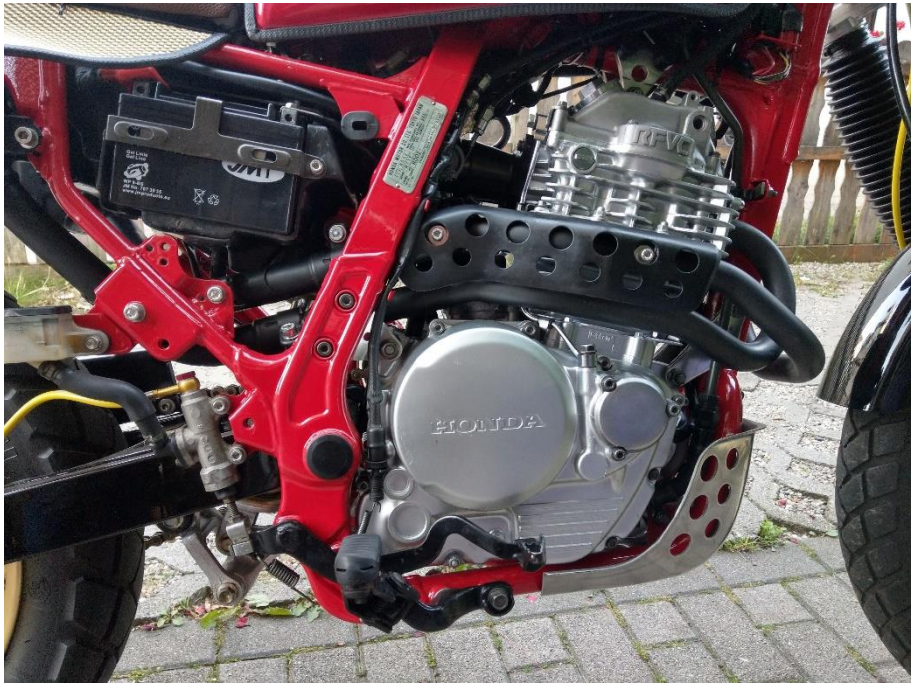
Das Kennzeichen, das auf einen Klassiker aus den 50er Jahren hindeutet, habe ich mir rechtzeitig reserviert.

Die hinteren Fussrasten nebst Halterungen ließ ich weg, mit der Sitzbank ist die NX nur noch im Einpersonenbetrieb fahrbar.

Zwecks entsprechender Änderungen und neuer HU/AU geht’s nun zum TÜV.

Herausgekommen ist am Ende mehr als ich mir erwartet habe. Im Grunde hatte ich bis zum Schluss die Sorge, dass ich noch

scheitere, wie es vielen ging, die dann irgendwelche Startnummern oder sonstwas auf die Seiten gepappt haben. Da die gesamte Technik pieksauber ist, kann man sie getrost zeigen.



Das genau -so finden ich und ein befreundeter Industrie-Designer, der mich auch unterstützt hat, macht den Reiz der Maschine aus.

Das Unikat werde ich nicht behalten, denn nach dem Umbau ist die Domi ein Fahrzeug, dass eher für kleinere Leute geeignet ist, wie z.B. meinen Freund Erwin.

Das nächste Projekt wartet bereits.

Man kann diese NX 650, sobald alle Eintragungen gemacht sind und HU/AU neu sind, käuflich erwerben.