



INSIDE

HEPCO & BECKER

TRADITION UND INNOVATION.



VIELFALT & QUALITÄT



IMPRESSUM

INSIDE HEPCO&BECKER

Auflage 01 / Januar 2018

Herausgeber

HEPCO&BECKER GmbH
An der Steinmauer 6
66955 Pirmasens | Germany

Verantwortlich für den Inhalt

Paul J. Ehrhardt (HEPCO&BECKER GmbH)

Kontakt

Tel. +49 6331 1453 222 (Endkunden)
Tel. +49 6331 1453 100 (Händler)

Konzeption & Gestaltung

Carina Löffler (HEPCO&BECKER GmbH)

Bildnachweis

Gernot Renner
Michael Engelke
Jörg Finze
Sebastian Herz
HEPCO&BECKER GmbH

INHALT

4

VORWORT

Tradition & Innovation

10

SEIT 45 JAHREN AM TUN

1973-2018

14

HEPCO&BECKER STORIES

Bloggen mal anders!

22

HONDA RESTAURIERUNG

HONDA CB 750 F Bol D'or

6

GESCHICHTSSTUNDE

Die Anfänge

12

INDUSTRIE- & WERKZEUGKOFFER

Qualität kennt keine Grenzen

16

HONDA RESTAURIERUNG

HONDA CB 750 Four

TRADITION & INNOVATION

Wer die Vergangenheit einzuordnen weiß,
kann die Zukunft gestalten.
Mit Leidenschaft und gewachsenem Knowhow werden wir den
Ansprüchen unserer Kunden gerecht.

„BEWÄHRTES BEWAHREN - NEUES ENTWICKELN!“



Es ist geschafft - Sie halten unsere neue INSIDE Broschüre in den Händen.

Wir haben uns mit Begeisterung und Engagement ans Werk gemacht und einiges für Sie zusammengetragen, um Ihnen ein paar Einblicke in die Welt von Hepco&Becker zu geben. Vieles hat sich im Laufe der Jahre verändert, doch die Begeisterung für unser Hobby ist bis heute geblieben.

In über 40 jähriger Marktpräsenz sind Ideen zu Produkten gereift und zu Verkaufsgaranten geworden. In den Anfangsjahren war dies der Fettkettenkasten, später unser Juniorkoffer, welcher zum echten Klassiker gereift ist und nach wie vor unser Produktprogramm ergänzt. Und heute? – Ideen gibt es zur Genüge...

So schaffen wir es uns den Bedürfnissen des Marktes anzupassen. Und Produkte zu entwickeln, die nachgefragt werden. Eine Marke, die seit Jahrzehnten für Qualität, Lieferperformance, Service und Verlässlichkeit steht. Auch in Zukunft sollen diese Säulen unser Fundament sein, um Sie durch unsere Produkte zu begeistern.

In diesem Sinne lassen auch Sie sich mit auf die Reise nehmen ...

Herzlichst,

A handwritten signature in black ink, reading "Paul Ehrhardt".

Paul Ehrhardt
Geschäftsführer

GESCHICHTSSTUNDE: DIE ANFÄNGE

Was als Einmannbetrieb 1973 begann, hat sich zum dynamischen mittelständischen Unternehmen entwickelt, hinter dem heute ein motiviertes Team steht.

„DAMALS WIE HEUTE - HÖCHSTE ANSPRÜCHE VERWIRKLICHEN!“



Hepco&Becker, ein Name, der für Qualität bürgt und Dienstleistung rund ums Motorrad steht. Aber wie entstand diese einmalige, geschützte Namensgebung?

Der Einmannbetrieb wurde 1973 von Ing. Franz Becker gegründet, der 1975 mit dem Motorrad tödlich verunglückte. Fortgeführt und ausgebaut zu einem mittelständischen Unternehmen wurde der Betrieb von dem jungen Studenten Paul Ehrhardt. Die eigene Fertigung umfasste in den Anfängen im Wesentlichen Metallteile.

1984 erfolgte die Übernahme der Hartschalenkofferfertigung der Fa. Hepting & Co. aus Stuttgart Feuerbach und die Gründung der Hepco&Becker GmbH als Fortführung der Franz Becker GmbH.

Hepting zählte einmal zu den größten Reisekofferherstellern mit weit über eintausend Beschäftigten in Deutschland. In den Siebzigern und Anfang der achtziger Jahre hat Hepting viele tausend Motorradkoffer für BMW und Krauser gefertigt. Mit der eigenen Kofferfertigung gelang es Hepco&Becker neue, attraktive Produkte anzubieten und eine führende Rolle am Markt zu erreichen. Während etliche Wettbewerber vom Markt verschwanden, schaffte es Hepco&Becker bis auf den heutigen Tag auf Erfolgskurs zu bleiben.

**BILD AUFGENOMMEN 1980.
SCHON DAMALS STAND DER
TEAMGEDANKE AN ERSTER
STELLE**

BECKER TEAM

WIR SIND

ein Team von zehn Leuten, die sich der Fertigung von hochwertigem Motorradzubehör verschrieben haben. Unsere Artikel sind in den Motorradfachkreisen zu einem Begriff geworden.

Gegründet wurde das Unternehmen 1973 von Ingenieur Franz Becker, der leider im Frühjahr 1975 mit einer Geländemaschine tödlich verunglückte. Jedoch auch der jähe Tod des Gründers konnte den Aufstieg der Firma Becker nicht verhindern.

Unsere Produkte stellen Eigenentwicklungen dar, die wir selbst produzieren. Da wir selbst Motorrad fahren, kennen wir die Bedürfnisse und Wünsche der Motorradfahrer bestens und haben unser Fertigungsprogramm danach ausgerichtet. Wir legen besonderen Wert auf die Qualität unserer Produkte, was höhere Kosten verursacht und somit auch Auswirkungen auf den Verkaufspreis hat. Die äußere Form, die Präzision und Funktionalität steht im Vordergrund unserer Produkte.

Dies wird durch ein Testergebnis objektiv bestätigt (Motorrad-Reisen 12/81, S. 70): Der Anbau (der Gepäckträger) ist dank der exakten Fertigung aller Anbauteile problemlos. Absolut verblüffend ist die Stabilität der ganzen Konstruktion. Da wackelt nichts, die Becker-Seitenkoffer sitzen bombenfest.

Durch die Verwirklichung des hohen Qualitätsniveaus ist es uns gelungen, eine feste Kundschaft zu gewinnen. Bei uns ist die Herstellung, der Vertrieb und der Service in einer Hand. Somit können wir auch Einzelwünsche von Kunden erfüllen.

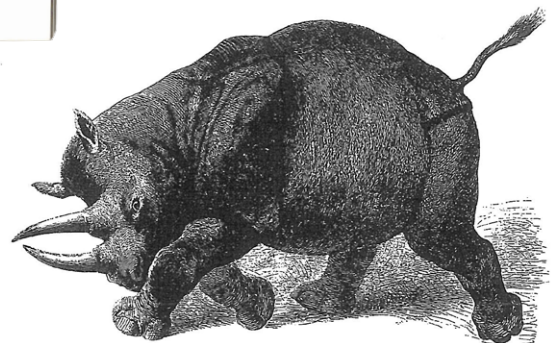
Und noch etwas sollten Sie wissen. Wir haben keine Lieferzeit. Innerhalb von 2 - 3 Tagen haben Sie die bestellte Ware im Haus. Auch bei neuen Modellen sind wir sofort lieferfähig.

Unser Team steht Ihnen immer zur Verfügung - besuchen Sie uns - rufen Sie uns an oder schreiben Sie uns.

BECKER TEAM

AUSZUG AUS DEM
KATALOG DER
FIRMA BECKER
5. AUFLAGE VON
1983

Das „Panzer-“ Nashorn wurde zum festen Begriff der Marke **HEPCO&BECKER**. Es verkörpert Eigenständigkeit und Robustheit, Kraft und Langlebigkeit, wie alle Artikel, die aus dem Hause Hepco&Becker kommen. Das Nashorn besitzt bei vielen Motorradfahrern hohe Sympathiewerte, auch weil es sich durch eine gewisse Dickköpfigkeit nicht so leicht vom Wege abbringen lässt.



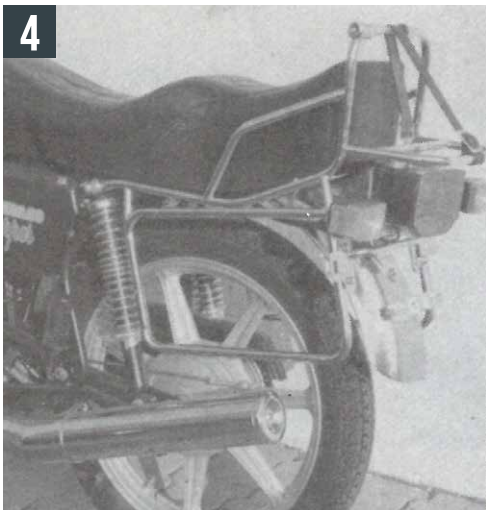
Einen Dickhäuter kann so gut wie
gar nichts erschüttern.



Deshalb ist das Panzernashorn unser
Markenzeichen. Für die kratz-, schlag-
und stoßfesten Motorradkoffer.

PLAKATWERBUNG
AUS DEM JAHR
1985

„NACHHALTIGKEIT UND BESTÄNDIGKEIT SIND BIS HEUTE WERTE, DIE DEN ALLTAG PRÄGEN UND BESTIMMEN.“



1 Paul Ehrhardt damals bei der Kofferträgerentwicklung

2 Franz Becker stellt das BECKER-Turbokit vor

3 Fettkettenkasten an einer HONDA FT 500

4 Maßgeschneiderte Gepäckträger ab 1978

5 Schon damals in den Köpfen: Sinnvolle Gepäcklösungen. Der BECKER-BOY an der HONDA CB 750 F Bol D'or

ÜBER 40 JAHREN AM TUN: 1973-2018

Es ist viel geschaffen worden und wir sind noch immer auf dem Weg. Nur durch den ständigen Drang, Dinge und Zustände zu verbessern, schaffen wir es, erfolgreich zu sein. Ganz gleich, in welcher Zeit Sie unterwegs sind, unsere Produkte waren, sind und werden Ihrem Anspruch gerecht.



„IHRE MASCHINE IST UNSER MASSSTAB!“

- 1973** Franz Becker entwickelt den Ölkettenkasten. Paul Ehrhardt arbeitet bei ihm als Student.
- 1975** Franz Becker verunglückt tödlich mit dem Motorrad. Paul Ehrhardt führt den Betrieb weiter.
- 1978** Es beginnt die Entwicklung von maßgeschneiderten Gepäckträgern.
- 1980** Der erste „Becker Kunststoffkoffer“ mit Alu-Profil erblickt das Licht der Welt.
- 1985** Gründung der Hepco&Becker GmbH durch Paul Ehrhardt und Dietrich Kühl. Gleichzeitig findet die Markteinführung des schon legendären „Junior“- Koffers statt.
- 1990** Die Produktion der Kettenkästen wird eingestellt, der erste Aluminiumkoffer „Exklusiv“ wird vorgestellt.
- 1992** Cruiser und Chopper werden immer beliebter, Hepco&Becker erweitert sein Angebot um Lederpacktaschen und Sissybars.
- 1997** Nach der Insolvenz und der Übernahme der Markenrechte durch Hepco&Becker erfolgt die Neugründung der Krauser GmbH.
- 1998** Die Kofferserie „Journey“ wird zu einem weiteren Meilenstein in der Firmengeschichte.
- 2000** Neben Koffersystemen beginnt nun auch die Produktion von Hauptständern.
- 2002** Der etwas andere „Alu-Koffer“ aus Kunststoff, der „Gobi“.
- 2006** Dank „Lock it“- Verschlusssystem lassen sich Gepäckträger mit wenigen Handgriffen einfach an- und abbauen.
- 2008** Die Suche nach robusten und neuartigen Alu-Koffern führt zur Entwicklung der „XPLOER“- Aluminiumkoffer-Serie.
- 2009** Eine logistische Herausforderung ist der Umzug von Produktion, Lager und Verwaltung an den Standort Pirmasens.
- 2010** Die Vorteile von flexibel einsetzbaren Softtaschen mit klassischem Träger verbindet das „C-Bow“ Haltesystem.
- 2012** Die Tankrucksackserie wurde eingeführt und neu ins Programm aufgenommen.
- 2014** Das Sortiment wird durch neuartiges Weichgepäck (Royster) designed von Target Design erweitert.
- 2016** Der Hartschalenkoffer Orbit für C-Bow Halter wird auf der INTERMOT präsentiert.
- 2017** Der Alukoffer XCEED wird auf der EICMA präsentiert.
- 2018** Die nächsten Highlights haben wir schon in der Röhre.



INDUSTRIE- & WERKZEUGKOFFER

Vor über vier Jahrzehnten begann die Geschichte von Hepco&Becker als kleiner metallverarbeitender Betrieb im Bereich Motorradzubehör. In den 90iger Jahren entstand durch gewachsenes Knowhow ein weiterer Unternehmensbereich. Viele namhafte Firmen vertrauen heute auf die Qualität, Sortiment und Lieferperformance aus unserem Haus.



Nachdem Mitte der 70er Jahre Paul Ehrhardt die Firma Becker weiterführte, entwickelte sich in den 90ern ein neuer Firmenzweig - Industrie- und Werkzeugkoffer. Dieser Bereich fertigt und vertreibt bis heute Qualitätsprodukte für Handels- und Endkunden. Ob Großindustrie- oder Privatkunde, Hepco&Becker kann auf die Bedürfnisse eines jeden einzelnen Kunden eingehen und Sonderwünsche realisieren.

DER QUALITÄT VERPFLICHTET.

Aufgrund der eigenen, deutschen Fertigung ist es möglich, einen sehr hohen Qualitätsstandard sicherzustellen. Werkzeugkoffer müssen robust sein, um dem täglichen Alltagsstress standzuhalten. Aus diesem Grund führen wir praxisnahe Tests durch, die zum Beispiel das Aufprallen von Gegenständen mittels unterschiedlicher Gewichte simulieren. Auch Falltests in unterschiedlichen Höhen werden regelmäßig durchgeführt. Diese werden im leeren Zustand als auch mit diversen Inhalten aus verschiedenen Höhen durchgeführt. Alle Produkte werden regelmäßig geprüft und prozessübergreifend optimiert. Nur so lässt sich Widerstandsfähigkeit real prüfen und die erforderliche Qualität gewährleisten.

So erfüllen unsere - **Made in Germany** - Werkzeugkoffer die notwendigen Standards in Qualität und Bruchsicherheit. Zudem ist die Verwendung von TSA-Schlössern möglich.

KUNDENWÜNSCHE REALISIEREN. DIE AUSWAHL STICHT.

Die Vielfalt des Sortiments ergibt sich aus unterschiedlichen Materialien wie z. B. Leder, Kunststoff, Aluminium und hochreißfestem Nylon, welche untereinander kombinierbar sind. Das gesamte Sortiment unterliegt ständiger Aktualisierung. Wir sind fortwährend bestrebt, unser Produktprogramm sinnvoll zu ergänzen und eine breite Auswahl zu führen. So entwickeln wir Produkte für Kunden zeitnah und anwenderfreundlich. Unsere Werkzeug- oder Industriekoffer sind langlebig und wertbeständig - **Die perfekte Ergänzung für den handwerklichen Arbeitsalltag.**

Seit 2017 kann auch bequem in unserem Onlineshop bestellt werden: www.hepco-werkzeugkoffer-shop.de



HEPCO&BECKER STORIES - BLOGGEN MAL ANDERS

Stories - Schreib Sie selbst!

Wir schaffen dafür die besten Voraussetzungen. Werden Sie selbst Teil der Community, indem Sie Ihre Erfahrungen, Reisebericht oder sonstigen Abenteuer rund ums Motorrad in Worte fassen und diese auf unserer Hepco&Becker STORIES - Seite veröffentlichen.



**INSPIRIEREN SIE ANDERE
AUFZUSITZEN & LOS ZU
FAHREN.**

Sie reisen gerne mit dem Motorrad durch die Welt, würden darüber auch gerne berichten, aber der Aufwand einen eigenen Blog aufzubauen und zu pflegen ist Ihnen zu groß? Dann werden Sie Teil der Community. Schicken Sie uns Ihre Story mit Bildmaterial an stories@hepco-becker.de.

HEPCO&BECKER STORIES

Lassen Sie andere an Ihrem Abenteuer teilhaben. Auf Hepco&Becker Stories kann, darf und soll jeder seinen ganz persönlichen „Reisebericht“ veröffentlichen!

Entdecken Sie atemberaubende und interessante Reiseziele. Finden Sie nützliche Tipps und Tricks oder lassen Sie sich von den Geschichten anderer inspirieren, um Ihre eigene Reise ins Road- oder Offroad Abenteuer zu planen!

BEISPIEL STORIES:

Ride for Charity: Singapur - Deutschland (Makaka on the run)
Schottland auf dem Motorrad „erfahren“ (Jörg Finze)

Weitere Infos finden Sie auf:
www.hepco-becker.bike/stories



1 Makaka on the run

2 Jörg Finze

3 Korsika (Aus „Es war Einmal...
- Das Märchen von Korsika“ von Jörg Finze)

4 Kasachstan (Aus „Ride for Charity“
von Makaka on the run)

RESTAURIERUNG: HONDA CB 750 FOUR

Wie bei Hepco&Becker Vergangenheit lebendig wird.
Legendäre Erfindungen waren in der Vergangenheit häufiger
die Initialzündung zur Gründung großer Unternehmen.
Wie so eine Erfindung nach Jahrzehnten wieder den Weg
zurück findet, ist schon eine ganz besondere Story.

HEPCO&BECKER
Classic
SINCE 1975

„MIT DIESEM MOTORRAD FING ALLES AN!“



Gernot Renner ist 51 Jahre alt, Maschinenschlosser und lebt in Frankenholtz. Sein Hobby ist Motorradfahren, seine Leidenschaft sind klassische Motorräder. Besonders Hondas CB-Modelle haben es dem Saarländer angetan, im Honda Four Club Deutschland e.V. gilt er als echter Spezialist für alle Fragen rund um Hondas CB 750 Four und deren Restauration.

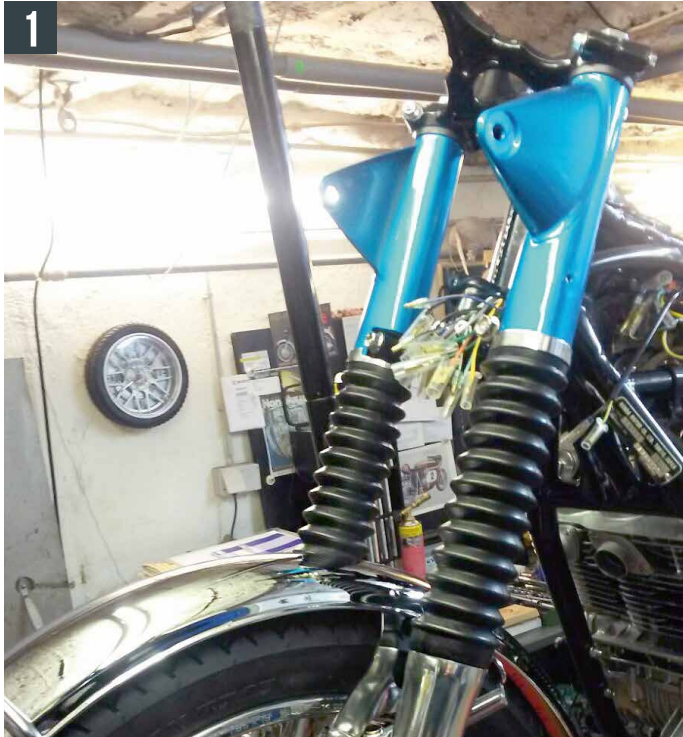
Es ergab sich im Club, dass ihm eine komplett zerlegte, in Kartons verpackte Honda CB 750 Four K1 angeboten wurde, die seit gut 35 Jahren in irgendeinem Keller vor sich hin schlummerte.

Ein Angebot, dass Gernot einfach nicht ablehnen konnte. Neugierig machten ihn auch zwei ganz besondere Ausstattungsdetails dieser Honda:

Ein geschlossener Kettenkasten und der Turbolader.



**IN EINZELTEILE ZERLEGT &
IN KISTEN SEIT UNGEFÄHR
35 JAHREN IN IRGEND EINEM
KELLER GELAGERT.**



An dieser Honda entwickelte der motorradbegeisterte Ingenieur Franz Becker 1973 den ersten Ölbad-Kettenkasten. An seiner Seite: Der damalige Student und heutige Hepco&Becker-Geschäftsführer Paul Ehrhardt.

Mit dem Wissen um diese spannende Historie seiner K1 nahm Gernot Renner Kontakt zu Hepco&Becker auf. Dort war schnell klar, welches Schätzchen in Renners Regalen auf seine Wiederbelebung wartete. „Mit diesem Motorrad hat alles angefangen!“ bestätigte Paul Ehrhardt die erstaunliche Story. Er kenne das Motorrad bestens, habe selber viele Stunden daran geschraubt.

**„100% AUTHENTISCH
- ALLES ORIGINAL AUSSER
DAS ZUBEHÖR“**

Gernot Renner wäre nicht Gernot Renner, würde er sich nun einfach an die Arbeit machen. Ihm ist das Leben seiner Projekte wichtig, die Historie, die Geschichte dahinter. Also begann er zu recherchieren und staunte nicht schlecht: Handelte es sich doch um genau die Honda CB 750 Four, mit der die Erfolgsgeschichte der heutigen Firma Hepco&Becker GmbH begann.

Für Gernot Renner eine neue Herausforderung: Stück für Stück, von der Kurbelwelle über die Ventile, von der Kupplung über die Vergaser, Kabelbäume, Armaturen, Brems- und Auspuffanlage bis zum Rahmen und den Lackteilen - in liebevoller, zeitaufwändiger Handarbeit entstand Stück für Stück eine neue CB 750. Selbst die Hürde der komplett verschollenen Fahrzeugpapiere schaffte der findige Restaurator dank Einzelabnahme beim TÜV.



1 Lampenhalter neu lackiert.

2 Der Motorblock wurde provisorisch zusammengesetzt und für die Lackierung vorbereitet. Dann wurden die Gehäusedeckel zum Polieren gegeben. Das Endergebnis ist hier im Bild zu sehen.



1 Die Vorradbremse wird montiert.
Die gelochten Scheiben sind keine Serie.

2 Man kann erahnen, wieviel Stunden Arbeit investiert wurden.

3 Die tadellose Funktion des Kettenkastens hängt vom richtigen Fett ab.

4 Das Ergebnis der Lackierung kann sich sehen lassen.

5 Der geschlossene Kettenkasten - Ein Meisterstück der damaligen Ingenieurskunst.

6 Zubehör: Kofferträger mit Gepäckbrücke in chrom, Junior Flash Sonderedition mit Originallackierung und Fettkettenkasten der Firma BECKER

„MIT JEDEM KILOMETER WERDEN DIE EMOTIONEN STÄRKER, DENN WENN EIN MOTORRAD EINE HISTORIE HAT - DANN DIESES.“

Ganz nebenbei besorgte Gernot Renner eine originale Einbauanleitung sowie diverse historische Testberichte der Turbo-Honda.

Heute hat diese Honda CB 750 Four K1 ihren verdienten Platz im Foyer des Pirmasenser Hepco&Becker- Werkes gefunden. Zusammen mit der umfangreichen Dokumentation stellt sie einen echten Meilenstein der Firmengeschichte dar.

HONDA CB 750 FOUR:

Der luftgekühlte und quer eingebaute 4-Zylinder-Viertakt- Reihenmotor mit 15 Grad Neigung hat einen Hubraum von 736 ccm (Bohrung: 63 mm, Hub: 61 mm).

PRODUKTIONSAZAHLEN

Modell: Serie K0 - K8
Bauzeit: 1969 - 1978
Produktion: 442.500 (Fahrzeuge)

- 4-in-4 Auspuffanlage
- 5-Gang Fußschaltung
- Drehmoment: 59,8 Nm
- bei Drehzahl: 7.000 u/min
- Leistungsgewicht: 3,3 Kg/PS
- Beschleunigung: 0–100 km/h in 4,6 s (lt. Prospekt)
- Höchstgeschwindigkeit: über 200 km/h (lt. Prospekt)
- Gewicht fahrbereit: 235 kg
- max.-Leistung (DIN): 67 PS / 8.000 U/min
- max.-Drehmoment: 6,1 mkg / 7.000 U/min
- Tankinhalt: 17 l
- Lackierung: Candy Blue Green
- Preis bei Markteinführung: 6.998 DM
- Wert heute: unbezahlbar





JÜRGEN HOLLINGER,
PAUL EHRHARDT,
GERNOT RENNER
(VON LINKS), ALS
DIE CB 750 NACH
HAUSE KAM.



RESTAURIERUNG: HONDA CB 750 F BOL D'OR

Der Sensationsfund der verschollenen Honda CB750 K1 und der anschließend perfekten Restauration durch Gernot Renner ist es wohl zu verdanken, dass die Erinnerung an alte Zeiten aufblühte. Gerne erinnert Mann, in diesem Fall Paul Ehrhardt, sich an die Zeiten zurück, wo die 200 km/h - Grenze noch eine Herausforderung für Fahrer und Maschine war.

HEPCO&BECKER
Classic
SINCE 1975

„ES ENTSTAND EIN MOTORRAD, DAS EMOTIONEN ENTFACHEN KONNTE UND AUCH WOLLTE“



Bremsen, Reifen, Motorleistung sind gefühlte Lichtjahre von der heutigen Serie entfernt. Auch das Fahrwerk war schwammig und unpräzise. Im hier und jetzt passen elektronische Assistenzsysteme und der entsprechende Fahrmodus das Ansprechverhalten des Motorrads optimal und blitzschnell an geänderte Bedingungen an. Beeindruckend was heute alles möglich ist und das im Serienzustand. Es bleibt interessant zu beobachten, wie sich die Entwicklung und vermeintliche Optimierung der Zweiräder fortsetzt.

UND FRÜHER? ANFANG ENDE DER 70ER JAHRE – WAS WAR DAMALS SERIE?

Nehmen wir eine HONDA CB 750 F BOL D'OR (FA/B/C/2)RC04. Ein Motorrad ohne Schwächen und mit einigen Stärken, das aber noch nicht perfekt war. Also wurde vor über 30 Jahren viel Zeit und Muße investiert, um alle Möglichkeiten der damaligen Zeit voll auszuschöpfen und etwas Besonderes zu schaffen. Zusammenfassend lässt sich sagen, dass so einiges individuell gestaltet wurde ;-)



Es entstand ein Motorrad, das Emotionen entfachen konnte und auch wollte. Eine Maschine, die die Blicke auf sich zog und nebenbei auch mal eine BMW K100 chancenlos aussehen ließ. Einfach ein Motorrad, das viel Begeisterung verbreitete und pure Motorradleidenschaft verkörperte.

NOCH UNVERÄNDERT IN DIE JAHRE GEKOMMEN - DIE CB 750 F BOL D'OR

So kam es, wie es kommen musste. Die BOL D'OR fand ihren Ruheplatz für viele Jahre abseits der Straßen in einer Garage. Immer im Hinterkopf, aber nicht präsent. Bis zu jenem Tag als sich die Chance auftat, an die man stets geglaubt hat. Dank eines CB-Fachmanns war es möglich diesem Schmuckstück der Motorradgeschichte wieder Leben einzuhauchen.

„DIE BOL D'OR FAND IHREN RUHEPLATZ FÜR VIELE JAHRE ABSEITS DER STRASSEN IN EINER GARAGE. IMMER IM HINTERKOPF, ABER NICHT PRÄSENT.“

Zunächst wurde der Staub abgeklopft, alles penibel gereinigt und gewissenhaft eine Bestandsaufnahme vorgenommen. Im Anschluss folgten 4 Monate Leidenschaft und Hingabe, um den gleichen Spirit der Anfänge wieder aufleben zu lassen.

Apropos „Spirit“... es befand sich noch immer Benzin im Vergaser, das sich zu einer braunen Masse verwandelt hat. Die Komplettzerlegung war somit notwendig. Der Tank wurde im Ultraschallbad gereinigt.

Die am 01.07.1980 erstmals zugelassene BOL D'OR wurde daraufhin komplett zerlegt. Der ursprüngliche fahrtwindgekühlte 4-Zylinder-Viertakt-Motor mit 2 oben liegenden Nockenwellen und 16 Ventilen bekam eine genaue Inspektion. Der Zylinderkopf wurde demontiert, zerlegt und ebenfalls gereinigt. Danach wurden die Ventile per Hand neu eingeschliffen, die Schaftabdichtungen erneuert, die Kolben sowie Zylinder auf Beschädigung und Verschleiß kontrolliert. Mit knapp 4.000km auf der Uhr ist dieser noch recht jungfräulich. Dennoch wurden alle Motorteile gereinigt, überprüft und / oder gewechselt und danach auf Hochglanz poliert oder pulverbeschichtet!

Der Anschlag für den Hauptständer und die Auspuffhalterung wurden speziell entwickelt und an der CNC-Fräse gefertigt. Neue Gummis und Dichtungen wurden eingesetzt und alles gut geschmiert. Vorne mit einer Zweischeibenbremse mit Doppelkolben-Bremszange und hinten Doppelkolben-Scheibenbremse ausgestattet, wurde zudem von Lockheed Stahlflex-Bremsleitungen in die mit einer Höchstgeschwindigkeit von über 200 km/h fahrende Maschine eingebaut.

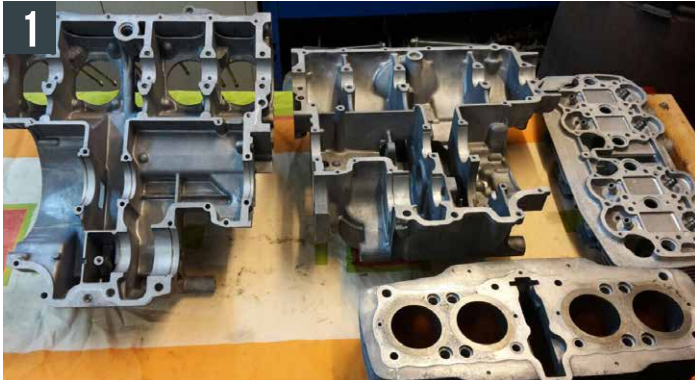
Die Lockheed Handbremspumpe wurde durch eine neue ersetzt. Das gesamte Bremssystem musste instandgesetzt werden, die benötigten Originalen Teile organisiert hierfür ein Bremshydraulikspezialist. Dieser führte auch auf den Anbau durch.

Die Firma Baehr (ebenfalls ansässig in Pirmasens) fertigte die Sitzbank auf Maß nach unserer Vorstellung aus hochwertigem Leder an, damit man wieder mehr oder weniger bequem auf der 750er Platz nehmen kann, wenn die ca. 79 Pferdestärken auf die Pfälzer Straßen freigelassen werden.

Die Felgen von PVM wurden neu lackiert. Ebenso die kompletten Verkleidungsteile. Da die 80er Jahre Farbverläufe nicht mehr dem Wandel der Zeit entsprechen, sollten diese durch eine modernere Lackierung ersetzt werden.

Der Tank war verrostet und musste neu beschichtet werden, ebenso die Frontverkleidung. Bewusst wurde der Lack in einem zeitlosen Weiß-Blau ausgewählt.





1 Der Motor ist zum Lackieren vorbereitet.

2 Motor nach der Restaurierung
- hochglanzpoliert.

3 Der Motor nach der Restaurierung fertig
zusammengebaut.

4 Der geschlossene Kettenkasten von Becker.
Das alte Fett muss raus!

5 Der offene Kettenkasten mit
Spezialfettfüllung.

6 Der geschlossene Kettenkasten
- Eine dichte Angelegenheit.

7 Das Becker Logo von 1975 zierte den
Heckspoiler.

8 Die Bol D'Or fahrbereit.

Mit sauberen Linienführungen wurden hier klare Konturen gesetzt, die das Feeling der 80er trotzdem dezent in Erinnerung behält, jedoch nicht an schlechte Discomusik erinnert. Zwar keine 80er sondern späte 70er, passt „Staying alive“ jedoch hier sehr gut zur alten BOL D'OR und ihrem neu entfachten Leben. Durch die neue Lackierung gewinnt das Erscheinungsbild des Motorrads weiter an Dynamik.

Bereits frühere Zubehörkataloge boten diverse Veredlungsmöglichkeiten. So ist zum Beispiel die Schwinge von Dresda, die Gabel von Egli, das Bremssystem von Wiwo und Lockheed, Lenkerstummel von Tomaselli, eine Scheibel 4-in-1 Edelstahl-Auspuffanlage, Einzel-luftfilter von K&N und natürlich der Fettkettenkasten der Firma Becker.

Im Anschluss an den akribischen Zusammenbau, folgte die Inbetriebnahme bei herrlichstem weiß-blauen Himmel. So wurde nichts dem Zufall überlassen.

Mit dem heutigen Tag lässt sich sagen, dass die Restauration gelungen ist. Und die HONDA CB 750 F BOL D'OR (FA/B/C/2) RC04 wieder Ihrer Bestimmung folgt und pure Emotionen verbreitet und das nicht nur bei eingefleischten CB-Fans... .



HEPCO&BECKER
Classic
SINCE 1975



PAUL EHRHARDT
ENDLICH WIEDER
MIT SEINEM
SCHMUCKSTÜCK
VEREINT.





WWW.HEPCO-BECKER.DE