
Fahrbericht BSA Gold Star 650: Welcome back

Von Jens Riedel, cen

Nein, bei der kleinen Motorradkolonne, die da rund um Malaga ihre Kreise zog, handelte es sich nicht um die jährliche Ausfahrt des BSA Owners Club – auch wenn die mächtig bollernde Meute kaum etwas anderes nahelegte. Es war ein Tross Journalisten, der die neue Gold Star ausführte. Und neu heißt in diesem Fall, optisch so nah am Original wie nur möglich. Kein anderes Retrobike wirkt aktuell so authentisch wie die BSA 650.

Wie es MG bereits im Autosektor erfolgreich vorgemacht hat: Zunächst bringt man einen traditionsreichen Markennamen zurück in sein ursprüngliches Heimatland. Und von dort aus erobert man dann langsam die anderen europäischen Märkte. Das erfolgt im Fall von BSA etwas rascher als im Fall von MG. Die Gold Star wurde erst im vergangenen Jahr in Großbritannien eingeführt und kommt nur ein Jahr später nun auch in erste Länder auf dem Festland. Dazu gehören Deutschland und Österreich sowie Frankreich und Spanien.

Gestartet wurde das Projekt 2016 von der indischen Firma Classic Legends, die 2018 bereits die Marke Jawa mit einer klassisch gezeichneten 350er wiederbelebt hat. Nun folgt mit der Gold Star eine der Ikonen des britischen Motorradbaus. Das Original wurde seinerzeit mit 350 und 500 Kubik angeboten. Und ausschließlich als Einzylinder. Deshalb sei auch bei der Neuauflage kein Twin, wie etwa bei Royal Enfield, in Frage gekommen, betont Marketingmanager Roy Pinto.

Die Entwicklungsmannschaft jedenfalls hat ganze Arbeit geleistet, um das Erscheinungsbild so getreu wie möglich zu halten. Da gibt es das nahezu 1:1 nachgeformte Motorgehäuse, und selbst die Königswellenabdeckung des alten Ventiltriebs ist – wenn auch als Fake und in verkürzter Form - zu sehen. Sie trägt auch die drei gekreuzten Gewehrläufe als Zeichen der Tradition von Birmingham Small Arms (BSA) als Waffenhersteller, der die Firma heute noch ist, die aber 1973 die Motorradproduktion einstellte. Es gibt an der Gold Star verchromte Kotflügelhalter und das Original-Logo auf dem Tank, den – natürlich – ein verchromter Verschluss zielt. Zur Pressepräsentation gab es ein Bild mit dem Original von der linken und der Neuinterpretation von der rechten Seite. Das wirkte tatsächlich wie ein und dasselbe Modell.

Der mächtige Einzylinder geht in seinen Grundzügen auf den Rotax-Motor aus den 90er Jahren zurück, wie ihn beispielsweise auch BMW damals in der ersten F 650 GS genutzt hat. Er wurde in Kooperation mit den Österreichern weiter entwickelt und unter anderem den aktuellen Abgasnormen angepasst. Er steht mit 45 PS und 55 Newtonmetern ausreichend gut im Futter. Ab 3000 Umdrehungen liefert die BSA ordentlich Drehmoment, das ab 4000 Touren lange sein Niveau hält. Der wohlgeformte Einzylinder hängt beinahe schon wenig bissig am Gas und zeigt sich ab 5000 Touren erstaunlich drehfreudig, bis er bei 7200 Umdrehungen in den Begrenzer läuft. Der Leistungszenith des Dampfhammers mit Doppelzündung und stylischem Peashooter-Auspuff ist bei 6500 U/min erreicht.

Konsequent haben die Macher in Indien auch auf einen sechsten Gang verzichtet. Die Getriebestufen wechseln mit einem satten „Klong“. Die ungestufte Sitzbank mit dem Soziushaltegurt alter Schule lädt förmlich zum „Langmachen“ ein. Da werden rasch nostalgische Café-Racer-Gefühle wach. Das gilt auch für die Bremsen. Die steuert zwar Brembo bei, aber sie dürften trotzdem etwas kräftiger zupacken. Zudem taucht die 41-Millimeter-Gabel recht tief ein und verwindet sich auch spürbar bei stärkeren Verzögerungen. Doch das dürfte Nostalgiker kaum beeindrucken. Die hinteren Federbeine sind immerhin fünffach in der Vorspannung verstellbar.

Die Instrumentierung kommt selbstverständlich nicht ganz ohne Zugeständnisse an die Moderne aus. Sie beschränken sich aber auf Kilometerzähler und Tankanzeige als winzige Displays in den verchromten Rundinstrumenten mit links laufenden Zeigern. Als kleines Schmankerl gibt es noch die Integration der Kontrollleuchten in den Lampentopf. Passend dazu gibt es sogar noch Gabelhülsen. Und einstellbare Handhebel sucht man natürlich vergeblich.

Etwas – im doppelten Sinne des Wortes – aus dem Rahmen fällt allerdings der sehr breit bauende Kühler, den man sich als technisches Zugeständnis an die Moderne etwas schlanker wünschte. Ein echter Störenfried ist allerdings der linksseitig am Kupplungshebel angeflanschte serienmäßige (!) Kasten mit einem USB-A- und USB-C-Anschluss. Die Kundschaft verlange so etwas heutzutage, heißt es hierzu. Roy Pinto hat den Hinweis „ugly“ der Fachpresse aber wohl verstanden. Deutlich eleganter gelöst ist da schon die Positionierung des 12-Volt-Anschlusses unten links am Rahmen.

Rund um den Goldschatz hat Classic Legends neben Zubehör auch eine kleine Bekleidungskollektion mit Merlin entworfen, damit nicht nur die Maschinen, sondern auch die Fahrer stilistisch authentisch wirken. Hinter Classic Legends stecken zwei Privatinvestoren und der Mahindra-Konzern, ehemals auch Muttergesellschaft von Peugeot Motocycles. So wurden die Franzosen auch dazu auserkoren, den Vertrieb der BSA zu übernehmen. Neben Peugeot-Partnern führen aber auch Mehrmarkenhändler die Neuaufgabe der Legende. 20 sind es zunächst in Deutschland. 30 weitere sollen es werden.

7400 Euro müssen Nostalgiker und Einzylinder-Fans investieren. Dafür bekommen sie eine Gold Star in Highland Green, dem britisch Racing Green nicht unähnlich. Die weiteren Farbvarianten Midnight Black, Dawn Silver und Insignia Red schlagen mit 7800 Euro zu Buche. Als Topmodell steht die noch mehr Chrom tragende „Legacy Edition“ mit acht Tausendern in der Preisliste. Bei ihr sind die drei Buchstaben am Getriebe- und Kupplungsdeckel in Rot statt Schwarz ausgeführt. Das soll an die seinerzeit bei Clubrennen beliebte und erfolgreiche DBD 34 erinnern. (cen/jri)

Daten BSA Gold Star 650

Antrieb: 1-Zyl., 652 ccm, Doppelzündung, flüssigkeitgekühlt, Kette, 5 Gänge
Leistung: 33 kW / 45 PS bei 6500 U/min.
Max. Drehmoment: 55 Nm bei 4000 U/min.
Höchstgeschwindigkeit: 167 km/h
Tankinhalt: 12 Liter
Sitzhöhe: 780 mm
Gewicht (fahrbereit): 213 kg
Normverbrauch: 4,0 Liter
Preis: ab 7400 Euro

Bilder zum Artikel



BSA Gold Star 650.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Classic Legends



BSA Gold Star 650.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Classic Legends



BSA Gold Star 650.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Classic Legends



BSA Gold Star 650.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Classic Legends



BSA Gold Star 650.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Classic Legends



BSA Gold Star 650.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Classic Legends



BSA Gold Star 650.

Foto: Autoren-Union Mobilität



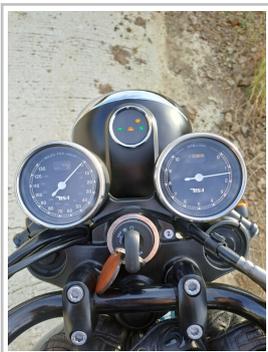
BSA Gold Star 650.

Foto: Autoren-Union Mobilität



BSA Gold Star 650.

Foto: Autoren-Union Mobilität



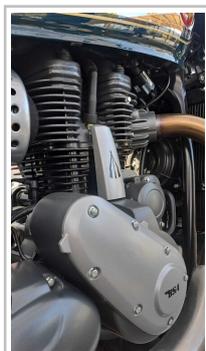
BSA Gold Star 650: Linksrum läuft's.

Foto: Autoren-Union Mobilität



BSA Gold Star 650.

Foto: Autoren-Union Mobilität



BSA Gold Star 650: Motorendesign alter Schule.

Foto: Autoren-Union Mobilität



BSA Gold Star 650: Klassisch geformte „Tröte“.

Foto: Autoren-Union Mobilität



BSA Gold Star 650.

Foto: Autoren-Union Mobilität



BSA Gold Star 650.

Foto: Autoren-Union Mobilität



BSA Gold Star 650.

Foto: Autoren-Union Mobilität



BSA Gold Star 650: Den Kühler hätten wir gerne etwas schlanker.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Classic Legends



BSA Gold Star 650.

Foto: Autoren-Union Mobilität



BSA Gold Star 650: Serien,äßige USB-Anschlüsse, nützlich, aber „ugly“.

Foto: Autoren-Union Mobilität



BSA Gold Star 650.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Classic Legends



BSA Gold Star 650.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Classic Legends



Kaum zu unterscheiden: Eine originale BSA Gold Star (links) und die neue 650.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Classic legends
