



Der Plauener „Schraubenbäcke“ und sein Japan-Mix „Mühonyam“



1200 Fahrzeuge unter
www.honda-fugel.de



Beim Zittauer Motorradfahrertreffen 1983 war erstmalig eine Yamaha TR1 zu bestaunen



Auf den Tag genau nach 27 Jahren stand zur gleichen Veranstaltung, allerdings unter anderen Namen „FMFFK“, diese enge Verwandte, das Meisterwerk von Bäckermeister Mühlberg auf dem Platz

Bäckermeister und Edelschrauber Alfred Mühlberg kennt sich nicht nur mit feinen Torten aus, seine (un)heimliche Leidenschaft gilt dem Motorradfahren und dem Schrauben daran, besser gesagt dem Umbauen von Motorrädern nach seinem Geschmack, aber für die fleißigen Stammler von „Top Speed“ ist das ja keine Neuigkeit. In den Heften 09 und 12/2010 haben sie bereits seine Enfield- und Hondakreationen kennengelernt. Heute soll ein weiteres Meisterwerk aus der Backstube gerollt werden, eine „Mühonyam“ ist keine neue Motorradmarke aus dem Lande Nippon,

es ist ein Unikat der Kombination Mühlberg-Honda-Yamaha.

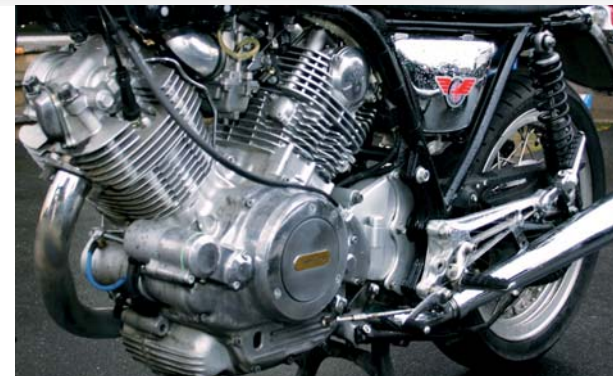
Der Alfred wurde nun auch nicht gerade als ein Zwerg in die Welt gesetzt, und umso erstaunlicher ist es, wie so ein Einhundert-Kilo-Mann mit einer grazilen „Beta“ beim Trialen in schwierigen Sektionen klar kommt. Für das hier vorgestellte Werk hat der Edelschrauber auch einmal die Baugruppen großer Motorräder aus seinem Ersatzteilsortiment gegriffen. Keiner soll glauben, dass der Vogtländer ein Extremist ist, weil er einmal einen Halbliter-Single englischer Herkunft auf die Räder stellt und einmal einen Einliter-Sechs-

zylinder japanischer Produktion kreiert. Mit seiner letzten Kreation liegt er, zumindest was die Zylinderzahl betrifft, dazwischen, die Hubraumklasse ist eher seinen Körpermaßen angepasst. Seine Vorstellung ging in die Richtung der letzten klassischen Nortonmaschinen. Als eingefleischter Brit-Bike-Anhänger schwärmte er schon immer für die Commando Interstate, seine Worte (O-Ton) für das entstehende Produkt: zuverlässiger Klassiker im englischen Stil für kleines Geld, leicht und handlich mit schlanker Silhouette. Sein Konzept lautete letztlich ganz grob – in etwa das Fahrgestell einer Honda CBX Pro Link und der V-Motor von der Yamaha TR 1. Zu seiner Vorstellung – leicht und handlich – bei vollen Litern Hubraum, das kann schon sehr relativ sein, schlanke Silhouette für den V-Twin ist da schon eher zutreffend. Als Brit-Bike-Freak erinnert das aber schon eher an die Legende „Vincent“ und evtl. noch in schwarz könnte ja dann eine „Black Lightning“ daraus werden, genug von unerreichbaren Träumen geschwärmt.

Von 1981 bis 1983 wurde die TR1 produziert und war bis 1985 im Handel im Angebot, auf der IFMA 1980 in Köln wurde sie erstmalig vorgestellt. Yamaha wollte die Neuauflage als Gegenargument für Hondas CBX Pro Link und Kawasakis Z 1000 im Handel positionieren. Das Konzept ging nicht auf, nur 1.250 Stück wurden für 8.158 DM in Deutschland verkauft, die letzten Stücke wurden bis 2.500 DM Preisnachlass verschleudert.

Die Schöpfer des bemerkenswerten Motors waren Kunihiko Morinaga und Hajime Ueno. Der luftgekühlte 75°-Zweizylinder-Viertakt-V-Motor mit 981 cm³ Hubraum und einer Leistung von 52/71 kW/PS bei 6.500 U/min. verfügte über ein hohes Drehmoment bei relativ moderaten Drehzahlen á la Harley-Davidson. Mit um 180° gegeneinander verdrehten und miteinander austauschbaren Zylindern waren sie ein Konstruktionsmerkmal, die dadurch querliegende und rückwärtslaufende Kurbelwelle konnte somit ohne

Heimfahrt im Regen ist für echte Windgesichter kein Thema, wie laut doch die alte Motorradfahrerweisheit: es gibt kein schlechtes Wetter, sondern nur schlechte Bekleidung



Gewaltig wirkt der 1000-Kubiker, von wo kommt denn nun der Auspuff vom hinteren Zylinder?

notwendige Umlenkung das Drehmoment direkt zur Kupplung übertragen. Die ohc-Motorsteuerung für zwei Ventile pro Zylinder erfolgte für die Nockenwelle mittels einer Zahnkette, der Motor wird über eine kontaktlose Transistorzündung „befeuert“. Der Motor hängt selbsttragend am Fahrgestell. Dieses ist mit Cantilverfahrwerk und einem Zentralfederbein ausgerüstet. 190 km/h nannte der Hersteller als Höchstgeschwindigkeit. Das Nachfolgemodell war die BT 110 und ab 2002 die Bulldog.

Die tollen CBX-Sechszylinder-Umbauten beider Bäckermeister, sen. und jun. Mühlberg kennt ja der Leser. Aufgrund dieser Erfahrungen passte ein solches Fahrgestell als Teilespender in das Konzept von Alfred. Der Japaner Soichiro Irimajiri, ja der gleiche Ingenieur und Schöpfer der Hailwood-Six, wagte mit den Kollegen Chefkonstrukteur Hiroshi Kameyama und Masaharu Tsubai ein weiteres spektakuläres Sechszylinder-Projekt. 1978 präsentierte Honda die gewaltige CBX, ein Straßenmotorrad mit 1.046 ccm Hubraum aus 6 Zylindern, damit sollte der Konkurrenz auf sportlichem Gebiet wieder Paroli geboten werden (siehe auch TS 12/2010).

Aus den Hauptkomponenten dieser beiden „Granaten“ sollte die Plauener Neuschöpfung „Mühonyam“ entstehen. Zwei Organ-spender und viele weitere Teile unterschiedlichster Marken hatte der Meister in seiner Motorrad-Backstube angesammelt.

Wie üblich bei solchen Aktionen, begann der Schrauber mit dem Herz des entstehenden Edelbikes sein Werk. Der Motor der TR1 wurde zwecks obligatorischer, penibler Innensichtung und Diagnose zerlegt, begutachtet, kleine Verbesserungen vorgenommen und Gehäuseeile einer äußerlichen Oberflächenveredelung unterzogen. Somit konnte der erheblich größere Komplex mit dem

Thema Fahrwerk in Angriff genommen werden. Der Rahmen der CBX 1000 schien für den nur 377 mm breitbauenden V-Motor der Yamaha wie geschaffen zu sein, sollte er ja auch vom ursprünglich gewaltigen Sechszylinder möglichst viel Blickfläche gewähren. Die früher einmal so erwünschte Cantilverfederung der CB1 übernahm er aus Prinzip nicht, wollte er doch „sein“ Motorrad bauen. Die Wahl fiel auf die Schwinge der Bol'd O C09, deren nadelgelagerter Aufnahme gab er den Vorzug gegenüber den Buchsen aus Kunststoff. Außerdem kam ihm die stabilere Ausführung und deren längere Gestaltung eher entgegen. Da Alfred bisher gute Erfahrungen bei der Verwendung der Produkte von Koni gesammelt hatte, griff er bei seiner Wahl der Federbeine auf diese zurück. Für die „Vorderhand“ schraubte er sich die Gabel der TR1 zurecht. Um diese dem Steuerrohr der CB 1 anzupassen, wurden für die Lagerschalen der Yamaha-Gabel Zwischenringe angefertigt.

So richtig wurde aber bei den Speichenrädern der „Mühonyam“ großer Aufwand betrieben, diese wurden weitgehend selbst gefertigt. Aus dem Laden gab es Hochschulterfelgen von Akront, für hinten 18x3“ und für vorn 18x2,5“. Die Nabe für das Hinterrad stammt aus einem Comstarrad, die „Blechspeichen“ des Originals waren kein Thema für die Neuentstehung. Für die Fixierung der 40 Speichen aus Edelstahl mit 5 mm Durchmesser wurden Zwischenringe aus 5 mm dicken Al-Platten gefertigt und an den Flanken der Nabe verschraubt. Zur Verzögerung am Hinterrad passte er eine Scheibe und den Bremsattel der CBX Pro Link an. Die Strebe für den Bremsgegenhalter verwendete er von der MZ ES 250 alte Ausführung aus Rohr, kein Flachmaterial, da es eleganter aussieht als bei Honda und die auftretenden Zugkräfte auch trägt. Die Nabe für das Vorder-



Der nach unten freihängende V-Motor erinnert doch etwas an Ahnen von der britischen Insel, der CBX Rahmen scheint dafür wie geschaffen zu sein

rad wurde aus einem Gussrad der TR1 auf der Drehmaschine ausgestochen. Auch hier wurden Zwischenringe aus 4mm Al-Blech für 36 Edelstahlspeichen mit 4 mm Durchmesser gefertigt und hinter den Bremscheiben fixiert, dazu mussten die Bremscheiben jeweils um den Betrag der Al-Plattenbreite nachgesetzt werden. Am Vorderrad kamen die bewährten „Stopper“ der TR 1 zum Einsatz, aufgrund der versetzten Bremscheiben mussten die Sättel umgearbeitet werden, die Bremswirkung wurde mittels Stahlflexleitungen aufgewertet. Den Handbremshebel spendete eine Ducati mit einem Produkt von Brembo. An beiden Rädern entschied sich der Edelschrauber für Produkte von Avon, vom 18x110/80 und hinten für 18x130/70.

Das Fahrwerk stand auf den Rädern und der Motor wurde in den Rahmen fixiert. Der Motor sollte seine Kraft über Kette auf das Hinterrad übertragen, die Anpassung der Kettenspur und der Motorhöhe in Übereinstimmung mit der Schwingenhöhe bei einfedernder Maschine ist für geübte Edelschrauber eine Frage der Logik und keine schwere Übung. Das Kettenrad mit Antrieb sowie der Ruckdämpfer wurden von der CBX verwertet und angepasst. Die Befestigung des Motors im Rahmen realisierte er mit Adapterblechen aus 5mm dicken Aluminiumplatten, kleineren Fräsarbeiten gab er den Vorzug gegenüber evtl. notwendigen Schweißarbeiten, somit war diese Variante der geringere und elegantere Aufwand.

Handwerklich aufwändig gestaltete sich die Auspuffanlage mit ihrem notwendigen Zubehör. Vorn musste er den Krümmer verlängern, das war die kleinste Übung, der Auspuff für den hinteren Zylinder sollte eher die Aufgabe für ei-

nen Schlangenbeschwörer gewesen sein. Anhand der Bilder kann man sich einen Eindruck davon verschaffen, der Krümmer wurde zwischen Motor und Schwinge durchgeführt und aus einzelnen Bogenstücken angefertigt und verchromt. Die schlanken Schalldämpfer erinnern stark an verschiedene englische Modelle.

Den Hauptständer spendierte Honda und den Seitenständer die TR 1. Die grazilen, aus Aluminium geschmiedeten Träger der Bremshebel und Fußrasten stammen von der CBX.

Die Sitzbank und der Lenker dürfte wohl vielen Lesern sehr bekannt vorkommen, der Name des Spenders lautet MZ ETS. Der Tank wurde aus den Grundteilen der TR1 angefertigt und dem Rahmen angepasst. Der vordere Kotflügel aus Edelstahl stammt von einer Laverra, der hintere von Triumph GB und diente an einer T120, somit stammen auch die Eigenbauhalterungen nach britischen Vorbild „Butterfly“ aus der Hand des Meisters. Ebenfalls Made by UK ist das Rücklicht von Lucas sowie das Amperemeter und der Gasdrehgriff. Die Italiener beteiligten sich mit der Firma Tomaselli und mit den Lampenhaltern für den Scheinwerfer der SR 500. Es sind noch so viele Kleinteile aufzuführen, aber mit den Seitendeckeln der Yamaha SR 500 und dem Drehzahlmesser sowie dem Tacho der TR1 soll beendet werden.

Nach den Fahreigenschaften befragt sagt der Meister, mit den 215 kg Gesamtgewicht verfügt sie für eine 1000er über ein sehr handliches Drehmoment und läuft gut ums Eck. Safe Riding Alfred!

Im nächsten Bericht soll ein Vertreter der Suhler Viertakter AWO / Simson, der Geländeexperte René Nawrath aus Reinsdorf vorgestellt werden.

In ihrer gesamten grazilen und eleganten Erscheinung ist die Maschine nicht nur für Kenner ein Blickfang



Text + Fotos: Jürgen Kießlich