



Auch ein Bäckermeister darf etwas motorradverrückt sein



So fing der Enfield-Traum an, die Enfield 500 Classic in der 1. Umbau-
stufe, ein wirklich „puristischer Eintopf“

Aus der Stadt mit der weltberühmten Spitze und den ersten richtigen Vorwende-Demos, aus dem schönen Plauen im Vogtland, kommt der Bäckermeister Alfred Mühlberg oder besser, da wurde er geboren, und da lebt er noch heute so typisch heimatverbunden. Als Steinbock erblickte er 1950 das Licht der Welt, lernte 1964 als Bäcker, machte später seinen Handwerksmeister im gleichen Gewerbe und ist heute erfolgreicher Geschäftsmann. Nun hat aber der äußerst rüstige Jungsechziger auch einen Spleen, er ist absoluter Motorradfreak. Wie das bei solchen Leuten so ist, tanzt auch er beruflich stark aus der Reihe. Direkt neben der Bäckerei besitzt er eine gut ausgerüstete Schlosserei mit Werkzeugmaschinen, Geräten für drei Schweißverfahren und vielen Motorradteilen, da werkt er auch selbst perfekt.

Wenn dann mal des nachts in der Bäckerei eine Maschine ausfällt, muss ja die Produktion weiter gehen, da wechselt der Meister nur die Farbe der Arbeitsbekleidung von weiß zu blau und legt selbst los, ohne Mechaniker und das funktioniert – aber nicht nur dafür hat er sich die Schlosserwerkstatt eingerichtet.

Denn nur so funktioniert das Hobby mit seinen Motorrädern, dazu hat er eine ganz moderne, multinationale Weltanschauung – oder richtiger – Motorradphilosophie, an der sich so mancher sogenannte Marken-Experte – oder besser Fanatiker – eine große Scheibe abschneiden sollte. Er „glüht“ für die British Bikes, aber er respektiert und fährt auch ebenso gerne Produkte aus Deutschland, Italien und Japan. In den mit Motorradteilen gut gefüllten Regalen seiner Werkstatt entdeckt man eine

Alfred Mühlberg mit dem graziösen Café-Racer, das war einmal eine serienmäßige „Enfield 500 Classic de Luxe“-Unfallmaschine. Mit dem Gerät würde man mit Sicherheit am berühmten Londoner Szenetreff ACE Café Aufsehen erregen



Hier ist die Standard bereits vom Bäckermeister Mühlberg umgebaut worden, einen Teil der Veränderungen gibt der Bildvergleich wieder

interessante Vielfalt von Baugruppen und Teilen. Neben Motoren von Enfield findet man den einer Benelli Quattro, aber auch den einer Sechszylinder-CBX oder einen großen Yamaha V-Twin, und, und, und ... Seine Motorradlaufbahn begann er bereits 1968 als Trialer mit einer MZ in der Klasse über 200 ccm. Das Trialfahren pflegte Alfred Mühlberg bis 2003 aktiv. Allerdings nutzte er die MZ nach der Wende nur noch bei Klassik-Trials, ansonsten bewegte er sich mit modernem Gerät von „Beta“ und „Gas-Gas“ unter den Motorradartisten. Nicht nur das Fahren und das leidenschaftliche Schrauben gehören zum Motorradleben des Bäckermeisters, er organisiert auch gut besuchte Motorradfahrertreffen in seiner vogtländischen Heimat. So finden da alljährlich Treffen des „CBBC“ (Classic-British-Bike-Club), in welchem er Mitglied ist, und ein Treffen für die Freunde der schweren Honda CBX 1000 mit Sechszylindermotoren statt.

Irgendwann hatte er Kontakt mit einer „Indian Bullet“, und er infizierte sich mit dem „BBV“ (British-Bikes-Virus). Es muss nicht immer eine Norton sein, meinte er. Er kaufte sich eine „Enfield Bullet 500 Classic de Luxe“. Damit fuhr und schraubte er mit Freude, mit kleinen Umbauten passte er die Maschine seinem Geschmack an. Ein Zufall ergab den Erwerb einer „Enfield 500-Standard“-Unfallmaschine, an dieser war die Vorderpartie erheblich zerstört. Aber als Ersatzteilerspender war sie bei einem angenehmen Preis als Objekt lohnenswert. Als die Maschine auf dem heimatischen Grundstück

vom Transporter entladen wurde, war die Frau Meisterin Augenzeuge und meinte. „Zum Zerlegen ist doch das Motorrad zu schade.“ Das war das Signal für unseren Schrauber, und er sinnierte über einen Auf- und Umbau zum „Cafe-Racer“.

Enfield India wurde 1955 als Tochtergesellschaft der bekannten britischen Enfield Company aus Redditch gegründet. Produktionsstätten entstanden in der Nähe von Madras und in Madurai (Südin-
dien). Vorerst wurden Motorräder für das Militär produziert. Ende der 60er-Jahre, als nicht nur auf der britischen Insel die Motorradfirmen reihenweise in Konkurs und damit „den Bach hinunter“ gingen, traf es auch die traditionsreiche Marke „Royal Enfield“ in Redditch. Der Rest der Fertigungseinrichtungen aus der Konkursmasse sowie die Firmenrechte wurden in das ehemalige Kolonialland transferiert. Dort wurde nach altem Vorbild fleißig mit viel Handarbeit am fast unveränderten Modell „Enfield Bullet 500“ weiter produziert. Einzelne Baugruppen werden nach wie vor in Lizenz gefertigt. Bereits 1937 begann bei Royal Enfield die Entwicklung der Bullet-Reihe. Bis 1962 liefen in Redditch die 350- und 500-ccm-Modelle vom Band und ab 1970, nach der Insolvenz in Indien, die Bullet „Made in India“. So kann man diese Maschine noch heute zu einem sehr verträglichen Preis erhalten. Natürlich muss man bei dieser Erwerbung das Herz für Bikes von Made by United Kingdom auf dem richtigen Fleck haben, also schon irgendwie einen kleinen Tick für diese haben. Die



Der Motor mit dem kompakten, angeflanschten Getriebe, schön ist der offene Amal-Monobloc-Vergaser zu erkennen. Auch die kräftige Laverdane im Vorderrad wirkt imponierend

Bullet bedeutet, sinnigerweise übersetzt, Geschoss, und das ist sie auch. Sie ist eine Maschine für absolute Puristen. Fahrer gewisser Edelmarken oder Biker der Papegeienleder-Fraktion, auch die Franzosen-Gilde, widmen dem Fahrer mit der Bullet in Barbour und mit dem Cromwell auf dem Kopf keines Blickes, aber den stört das überhaupt nicht, denn nur er weiß, was er hat, und das ist gut so. Auch wenn man so ein Stück relativ selten einmal zu Gesicht bekommt, es sind immerhin seit 1955 über eine Million Exemplare davon produziert worden.

Das Motorrad ist für „Windgesichter“ und Fahrer, die noch Maschinist sein wollen, auf ihrem Dampfer mit 90 mm Hub- und 80 mm Zylinderbohrung bei bescheidenen 22 PS und 4.600 U/min., geschaffen. Auch für diejenigen, die noch etwas schrauben wollen, ist es das ideale Gerät. Der Halbliter-Motor ist so richtig britisch konservativ – noch OHV-gesteuert. Das Fahrwerk entspricht dem Stand der mitfünfziger Jahre – Rohrrahmen mit Telegabel vorn, Schwinge und Federbeine hinten, Räder 19“, vorn sogar eine Duplextrommelbremse und hinten folgerichtig die Simplexausführung. Aber halt, was ist denn das? Neben der Vollnabe am Hinterrad und dem Kettenblatt entdeckt man die uralte englische „Dosen-deckelbremse“. Diese, mit ihrer nicht allerbesten Bremswirkung, wird zusätzlich noch vom Kettenblatt aufgeheizt. Die schöne Vollnabe ist nur ein Plagiat, in welchem nichts anderes als ein Anfahrdämpfer aus Gummi gelagert ist. Mit diesen gleichen Bremsen waren selbst die großen Schwestern der Bullet aus Redditch, die tollen Twins der „Constellation“ und „Meteor“ ausgerüstet. Wer sich den nostalgischen Singles verschrieben hat und dann noch den Kontakt zu Allan Hitchcocks Motorcycles in Birmingham

gefunden hat, ist im britischen Motorradhimmel angekommen. So auch unser Freund aus Plauen. Was er aus der Unfallmaschine gemacht hat, wollen wir uns im Folgenden ansehen.

Der Rahmen blieb im wesentlichen unverändert, lediglich der radial angeordnete Ausleger über dem Hinterrad wurde verstärkt, da er den steifen Blechumbau entfernte. Das Vorderrad führte er in der Telegabel mit originalen Gleitrohren und mit Standrohren von MZ, deren Dämpfer er anpasste. Die Schwinge für das Hinterrad wurde nadelgelagert mit den Teilen der Yamaha SR 500 und dazu passend gleich noch ein Satz Federbeine von Made by Nippon eingebaut. Weg von den 19“-Rädern war beschlossen, und das realisierte er hinten mit einer schönen englischen 18“-Hochschulterfelge, selbstredend mit 40 Loch und Dickend-Speichen. Er blieb aber bei der Dosen-deckelbremse, die genügt, sagt der ehemalige Trialfahrer. Vorn dreht sich jetzt eine 18“-Hochbordfelge einer Yamaha TZ, und er speichte die kompakte Vollnabe mit Duplexbremse der Laverda SF 1 ein. Die Gabelbrillen verwendete er von Ceriani aus einer Benelli 650 Sport, und die Stummellenker sind Tomaselli-Produkte. Die geschmackvollen Kotflügel für beide Räder stammen aus dem Zubehörkatalog von Louis. Den Scheinwerfer spendete eine Motobi, und das Juwel darüber war tatsächlich ein echter Chronometric-Tachometer der Firma Smith, von einer Triumph übernommen, und der Antrieb dazu mit genau passender Übersetzung diente vorher in einer Benelli Quattro. Um so richtig international zu werden, setzte er eine Flatterbremse der russischen Motolow ein. Die Sitzbank stammt von der Bullet und wurde nur gekürzt. Den aus Stahlblech gefertigten Tank kaufte er als Rohling aus dem britischen Zubehörhan-

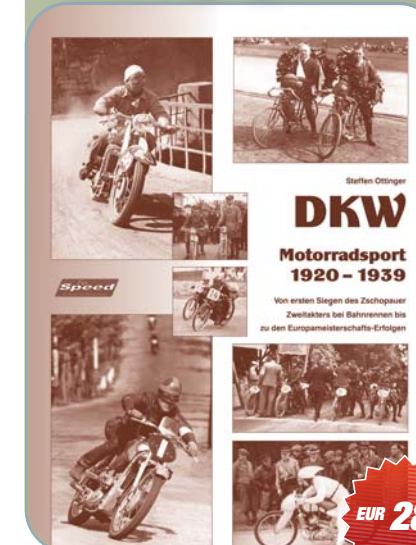


Der „Ladykiller“ mit der Enfield Standard und Hans Olbertz mit der Ariel „Red Hunter“ bei einem Motorradfahrertreffen des „FMFFK“ in Zittau

del und dazu gleich noch das Rücklicht von Lucas, dem „Erfinder der Finsternis“.

Die Bedienung für das Fünfganggetriebe verlegte er, very british, auf die rechte Seite, der erste Gang oben und alles weitere bis zur Fünf wird nach unten getreten, den Fußbremshebel analog auf die linke Seite. Jetzt wollen wir uns nun dem Herzen zuwenden. Der Motor bekam ein echtes Tuning gespendet. Die uralte Methode der Pleuellagerung in Weißmetall auf dem Hubzapfen der Pleuellagerung wurde auf 86 mm, und daraus resultierend 535 ccm Hubraum, bei beibehaltenem Hub von 90 mm, geändert. Bei Hitchcock in Birmingham erwarb der Bäckermeister einige Edelteile. Dabei, der Zylinderbohrung angemessen, einen neuen Kolben mit balligem, nach oben gewölbtem Boden, wodurch die Verdichtung auf 8,5:1 erhöht wurde. Für eine optimale, leistungsspendende Motorsteuerung spendierte er sich höhere und schärfere Nocken, leichtere und härtere Ventildfedern und Ventile mit größerem Tellerdurchmesser. Ein Monobloc-Vergaser der Firma Amal mit 31 mm Durchmesser und offenem Ansaugrohr erhöhte den rennmäßigen Eindruck und natürlich die Füllung des Zylinders beim Ansaugtakt. Der Serienmotor ist aus Gründen der Starterleichterung mit einem Dekompressionsventil ausgestattet. Für was benötigt ein Kerl vom Format eines Bäckermeisters Mühlberg solch ein Spielzeug? Diese Bohrung im Zylinderkopf befindet sich genau an der Stelle, wo man sich viel besser eine zweite Kerze für eine Doppelzündung vorstellen kann. Relativ wenig Aufwand benötigte er für den mechanischen Umbau, da auch noch das Gewinde dem der Kerze von 14x1,25 entsprach und auch die Ergänzung der Zündanlage

**BUCH-
BESTELLUNG**
unter
www.top-speed.info



EUR 28,-