

Feinbackware mit Sechszylindermotoren

vom „Schraubenbäcke“ Mühlberg aus Plauen



Das Original, die CBX Pro Link kam 1981 auf den Motorradmarkt

Charakteristische Motorengeräusche sind für rennsportbegeisterte Motorradliebhaber die edelste Art, eine wundervolle Sinfonie zu erleben. Wer einmal neben der brüllenden BMW-Kompressormaschine von Georg Meier gestanden hat, wird das nie vergessen. Wer einmal hinter einer DKW Ladepumpenmaschine gestanden hat und von ihrem vollen Sound getroffen wurde, hat heute noch Angst davor und erinnert sich an den Ursprung seines Gehörschadens. Wer 1960 auf dem Sachsenring am Vorstart zwischen den Holztribünen das Aufwärmen von etwa 30 Halbliter-Eintöpfen der Marken Norton und Matchless erlebte, wird bestätigen, der Asphalt hat gebebt.

Wer in den 60er-Jahren Ago auf der MV erlebte, wie er nach den ersten Runden nach dem Start bereits mit Minutenvorsprung als einziger Fahrer vor dem Feld vom „Heiteren Blick“ heruntergeschossen kam, herunterschaltete, den „Queckenberg“ hinauf durch die Kurve düste und in Richtung Start beschleunigte, jeden Schaltpunkt konnte man verfolgen, dieses akustische Solo wird man nie vergessen. Wer 1966 am Sachsenring Mike Hailwood auf der 250-cm-Sechszylinder-Honda erlebt hat, bekommt heute noch Gänsehaut beim Gedanken an diese einmalige akustische Erinnerung, 60 PS bei 18.000 Umdrehungen, vier Ventile pro Zylinder machen 24 Stück an einem per Viertaktmotor angetriebenen Uhrwerk, noch heute unvorstellbar.

Und damit sind wir beim Thema, Schöpfer der legendären Honda RC 164 war 1964 der Japaner Soichiro Imajiri, der gleiche Ingenieur wagte sich an ein weiteres spektakuläres Sechszylinder-Projekt. Ihm zur Seite stand Chefkonstrukteur Hiroshi Kameyama und Masaharu Tsubai, er sollte das „Monster“ mit möglichst viel Hightech bepflastern. 1978 präsentierte Honda die gewaltige CBX, ein Straßenmotorrad mit 1.046 cm Hubraum aus 6 Zylindern – damit sollte der Konkurrenz auf sportlichem Gebiet wieder Paroli geboten werden. Mit dieser Maschine, ihre korrekte Bezeichnung lautete CB 1 Z, wurde in



Alfred (rechts) und Alexander Mühlberg mit ihren „Six“-Eigenbauten beim Honda-Classic-Treffen 2010 in Zittau

Deutschland die 100-PS-Grenze für Motorräder gesprengt, aber auch die Gesamtmasse von 274 kg war zu jener Zeit rekordverdächtig. Auf der Negativseite bremsen Fahrwerksprobleme das Image des Boliden erheblich ein. 25.000 Einheiten produzierte Honda – nur 725 Stück davon gingen an Kunden in Deutschland. Als Honda 1979 Teile der Produktion in die USA verlegte, kamen noch 4.434 überarbeitete Maschinen unter der Bezeichnung CB 1 A an die Kunden zur Auslieferung. Neben verschiedenen Verbesserungen waren ein besonderes äußeres Kennzeichen die schwarz lackierten Comstar-Räder. Mit der SC 06, allgemein eher bekannt als CBX Pro Link, kam 1981 ein wesentlich verbessertes Modell auf den Markt. Pro Link wegen der Abstimmung des gleichnamigen Federbeins zwischen Schwinge und Rahmen. Der Preis von 14.165 DM war in Deutschland ein schlechtes Patengeschenk für das Motorrad und verhinderte bedeutende Verkaufszahlen. Noch im gleichen Jahr folgte die SC 06 B, um bereits im Jahr 1982 von der SC 06 C abgelöst zu werden. Insgesamt sollen zwischen 35.456 und 41.229 Maschinen ausgeliefert worden sein.

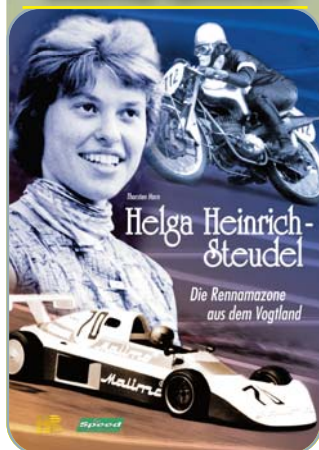
Den „Schraubenbäcke“ aus Plauen lernten die „Top Speed“-Leser bereits im Heft 10/2010 mit seinen Enfield Bullet kennen. Im folgenden Bericht offenbart er sein Herz für das absolute Gegenteil, die mächtigen Six von Honda ha-

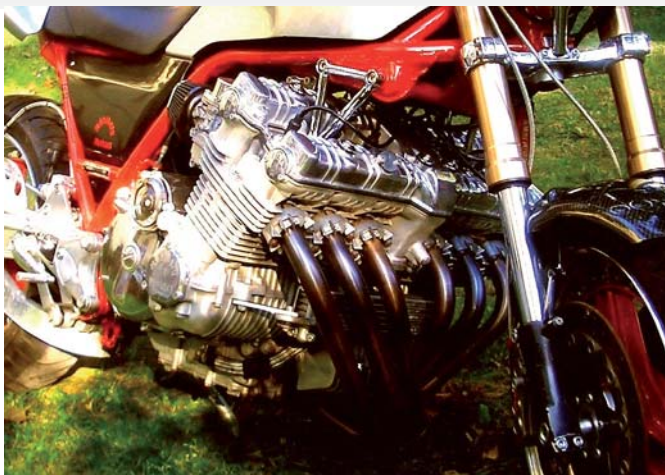
ben es beiden Bäckermeistern, dem Senior Alfred und dem Junior Alexander Mühlberg, angetan. Alfred entdeckte, wie so viele DDR-Bürger, beim Grand-Prix-Besuch in Brno erstmalig eine CBX Pro Link. Der Anblick des Boliden war gewaltig wie für jeden „Erstling“, und dabei entstanden auch Träume – die unerfüllbar erschienen. Die Wende ließ diese Träume in greifbare Nähe rücken, und es ergab sich 1991, dass in der Nähe von Plauen, in Töpen, so ein Gerät zu erwerben war. Die Maschine, ein richtiges Gebrauchsmotorrad mit weit über 100.000 km auf dem Tacho, stammt aus der frühen Pro-Link-Serie, in Japan produziert. Sie war zum Naked Bike umgebaut worden, mehrfach nachlackiert, aber nicht verbastelt. Für einen angenehmen Preis, für beide Seiten, wechselte das Gefährt den Besitzer. Sofort wurde ein weiterer Traum realisiert, mit der Meisterin als Sozia ging es auf eine erste Tour über die Alpen. 1995 konnte für Sohn Alexander das gleiche Modell in Form einer Unfallmaschine für „gutes Geld“, so die Formulierung des Seniors, erworben werden. Es erfolgte die Projektplanung zum Totalumbau beider Maschinen, dem Lebensalter angemessen, wählte der Senior den Stil „Sporttourer“ und der Junior die Variante „Soft-Streetfighter“.

Erst einmal wurden die Maschinen total zerlegt, um die Subs-

BUCH-BESTELLUNG

„Helga Heinrich Steudel“
unter
www.top-speed.info





Technik pur am Streetfighter von Alexander Mühlberg, der prachtvolle Sechszylinder-Motor sollte zu sehen sein



Auch die hintere Partie des Boliden lässt nicht mehr viel aus der Serie erkennen



Eine kleine Kunst des Lackierers sind die lustigen sechs Kolben-Kollegen auf dem Tank

tanz zu sichten, die Anschaffungen zu planen und zu realisieren. Unter der Anleitung eines erfahrenen Kfz-Meisters nahmen die beiden „Schrauber“ die Generalüberholung der Motoren in Angriff. Eine Prämisse war bereits zu Beginn der Arbeiten gesetzt, das gewaltige Kraftpaket, das wunderschöne Triebwerk, das Herzstück einer jeden „Six“ sollte der Blickfang beider Maschinen und so wenig wie möglich verdeckt wer-

den. Um es vorweg zunehmen, dass ist den beiden „Bäcken“ phantastisch gelungen, und dafür gab es beim 1. Zittauer-Honda-Classic-Treffen 2010 auch einen Ehrenpreis. Die Gehäuseteile wurden glasperlengestrahlt. Alle Aufhängungen und Halteplatten wurden aus Gründen der Optik, der Gewichtsoptimierung und letztlich auch der Verbesserung der Fahreigenschaften verändert. Positivere Fahreigenschaften erlangten

beide Maschinen auch aufgrund der veränderten Radwahl. Bei Alfred wurden die Comstar-Räder (18/19“) vorn durch ein Teil von Yamaha mit 18“x110 und hinten von der Suzuki GSX R mit 18“x160 ersetzt, wogegen Alexander die hochwertigen Fischerfelgen mit 17“x 110 bzw. x180 an seinem „Fighter“ investierte. Die Schwingen und die Anlenkung des Federbeines wurden modifiziert. Der Senior beschränkte sich auf Änderungen an der Lagerung und kürzte das Hebelsystem am Pro-Link-Federbein um 15 mm. Damit wurde das Heck angehoben und die Lenkgeometrie, besonders das Einlenkverhalten, deutlich verbessert, wogegen der Junior zusätzlich von der Firma Georg Deget einen Unterzug einschweißen ließ.

Alexander griff mit der Installation der hochwertigen 8-Kolben-Spiegelbremse tief in die Trickkiste, wogegen Alfred meinte, mit der Doppelkolben-Brembo von einer Ducati gut versorgt zu sein. Auch die Gabel der Pro Link passte in das Konzept des Seniors, und leicht modifiziert versieht sie einen guten Dienst. Alexander war da weniger genügsam und passte an das Steuerrohr der Pro Link mittels Zwischenringen die ASD-Gabel einer großen Ninia ein.

Beim Blickfang der sechs Auspuffrohre baute Alfred eine 6-1-Scheibelanlage mit einigen selbst gefertigten Details an. Am Streetfighter wurde mit viel handwerklichem Geschick selbst gefertigt. Man soll es kaum glauben, aus unterschiedlichen Formstücken aus dem Geländerbau und angefertigten Verbindungsteilen entstand ein perfektes Meisterwerk.

Das Tankvolumen der Originalteile sollte beibehalten werden, aber die Linie sollte optisch schlanker wirken und möglichst, wie bereits erwähnt, vom „Herz viel offenbaren“ lassen. Dieses Vorhaben ist den beiden benzinverrückten Bäckermeistern hervorragend gelungen, indem sie die unteren Falzkanten der Tanks entfernten, diesen neue Bodenplatten und Aufnahmen zur Befestigung verpassten. Zusätzlich wurden die Tanks zurückversetzt, dadurch ist die elegante Rohrführung der Rahmen sichtbar geworden, und der Blickwinkel auf die äußeren Zylinderpartien wurde vergrößert. Die Sitzbank einer Duc-Monster war für den Senior ein geeignetes Umbauobjekt und fügt sich harmonisch an die Tankkonturen an. Geschmackvolle, verkleinerte Seitendeckel rundeten

das Design passend ab. Die Ölkühler wanderten nach unten zwischen Zylinderbank und Krümmer. Gewichtsreduzierung stand auf der Checkliste vom ersten Tag an, sinnhaftig, optisch besser als original, aber ohne Abstriche an der Sicherheit lautete der Vorsatz der Ausführung. Man sage und schreibe, komplette 75 kg sparten die „Heimwerker“ an Gewicht pro Maschine ein. Ein Beispiel von vielen ist die völlige Neugestaltung der Motorhalterungen, die kompakten „Panzerplatten“ mit 0,8 kg pro Stück mussten schönen Dreieckskonstruktionen aus Stahlrohr weichen. Bemerkte sei dabei aber der Umstand, dass solche Veränderungen in der Serie den Gesamtpreis der Einzelstücke beachtlich anheben würden. Selbst der mächtige Kabelbaum wurde um 250 mm in der Länge minimiert, aber nicht nur am hinteren Bürzel mit der Kennzeichenbeleuchtung (diese Beifügung ist für Leser die wenig lachen, gedacht, sorry). Viele Details können hier nicht aufgelistet werden, der „Chef“ verwendete die Spiegel und die Lampe von einer „Monster“, die Blinker aus dem Katalog ebenso wie die K&N-Luftfilter, den Ketenschutz spendete Suzuki und den Tacho Honda. Bei den Aufbockgriffen wurden Teile von MZ-Lenkern umgearbeitet, verschweißt und neu verchromt. Eine geschmackvolle Lackierung bereitete das gelungene Finish, besonders die Airbrush-„Kolbengeister“ auf dem Tank des Streetfighters wurden zu einem lustigen Blickfang.

Im nächsten Heft wird der BMW „Cafe-Racer“ von Knut Gerken aus Rethwisch in Schleswig-Holstein vorgestellt.

BUCH-BESTELLUNG

„Heinz Rosner“
unter
www.top-speed.info

