



Stilecht durch den Alltag

RUSTIKACHL

Im Grunde genommen kann man Martin einfach nur bewundern. Als Besitzer einer eigenen Knechtstirn-romane-MB-Cyclus-Abteilung hat er nicht etwa Tür und Tor offen. Spontane Ideen können jederzeit auf Unverständnis und Nutzen geübt werden, und der eingetragene Teilhaber verhandelt die sich so verhalten. Werbesachen auf irgendwelche Klingelruf. Und irgendwann bräutet er hat auchhalten. Pettern nicht lange nach dem verabschiedeten Unfälle zu suchen, denn der stört ihm jeden Morgen im Spiegel entgegen. Wie überaus glücklich. Außerdem sollte man nicht außer Augen lassen, daß der Arbeit auf dem für ein eigentlich hartes Projekt reifen. Außerdem ist dadurch gemacht. Fertig ist, daß der neue Einsparer je zwei vom ersten Kilometer an als rollendes Ausbilder für die eigene Firma fungiert.



Die sieht der Profi aus dem me-
rischen Haidelberg ganz ähnlich, und
so möchte er sich darauf auf, um
sein ganz persönliches Wunderwerk
auf die Straße zu stellen. Zuerst geht
punkt des motorisierten Egiptrien
sollte Yamaha rechtlich Wuchlerum
na der Gestaltung XJR 1300 sein. Der
solange Motor und des abwärts geht
die Grundkonzepte qualifizieren den
Brüchen auf Antrieb - vor allem, die
Merkmale von Anfang an in Richtung
klassische Motorrad-Optik: saftige
Punktelikes Design sollte auf modern-
ste, neuzeitliche Gewissenshaftigkeit
treffen. Eine Klöbche, kleine Zielort-
zung, die aber im Detail einige Her-
ausforderungen verspricht. Doch
Angst vor dem Feind hat noch nie
wieder zum Sieg verholfen, und so
benutzte Meyer die Angst hoch und
ging frisch ans Werk. Im Rahmen
der obligatorischen Demontage-
arbeiten disqualifizierte er zu-
nächst die Sattelstütze sowie den
kompletten Hinterrad der Yamaha.
Ergänzungen sollten abseits Heiner
und Knackiger ausfallen (dies mochte
möglich), während das Heck in Rich-
tung „oben spitzlich, unten wuchtig“
geformt werden sollte. An diesem
Punkt begannen Meyer wieder ein
Eckstein in die Welt des Schmecken
Einmalen: „Wuchtig“ = dicke Palle =
breite Falge = Sattelmontage.
Neues Material musste also her-
kommen. Problem für unseren Mann
Berger: Geeignetes Folienmaterial im
verfügbaren Format von zehn auf
achtzehn Zoll fand sich nicht schnell
ein, wodurch die zukünftigen Reifen-
dimensionen auf die Kotflur 280 bis
hinunter zu 300 definiert wurden.
den Sinn, war auch hier, was aus-
steht das neue Schwingsystem
ausfallen sollte, und genau hier
war, das ist eine herkömmliche Part-
verfügt nicht mehr zu denken von
TJ, und damit wollte, wir bei der
nächsten Lektion der Schmecken
Mathematik: Überdimensionierte
Schwinge = Kettanmerkmale = RF-Bil-
tisch! Meyer wollte also senkrecht
sein, entsprechend größerer
Hinterrad auf entsprechend großer
Schwinge, und verlor sich die
Wertzeit damit, die Front der XJR
zu modifizieren. Lichtpendler, Licht-
stränge und Info-Einzelteil umschalten
ins Lager, und die Gabel wurde ge-
steuert. Die obere Gabelglocke wur-
de gelockert und mit einem Fetten Ri-
mer im Zoll-Format bestückt, damit
eine zilliger Dingler wartete schon
auf ihren Einsatz. Womit darauf ver-
starke die Gabel schon wieder zurück
ins Garni - beschleunigt durch dila-
tatives Verlastungsmaterial. Da-
vor nun jedoch der neue Lenker die
Munster kompletteren konnte, von
den noch einige Verbesserungen von
Mitten. Schließlich sollte ein der
klassen Optix willen der Gestalt und
die Kabel für die neuen Tester in die
Lichtkabel-Rohr verbunden wer-
den.

Wenig später traf die hell er-
sehnte RFB-Produkt in Haidelberg
ein und wurde mithilfe privater be-
gabiger 280 mm-Fallobene un-
bekannter Marken (Meyer: „Die hat
schon noch über meine Abnung, wie



das für Dingler ein) an die XJR ge-
bracht. Klöbche Zeit also, die neue
Stützgerüst zu formen, und so
wurde das MB-Cylinder herunter
aus Ober-Mittel, gestohlene Platt-
form konstruiert, die mit Monogram
mündet einem etwas in Auftrag ge-
gebenen Kunstleder-Bügel befestigt
wurde. Eine erste Sitzprobe verlief
nicht positiv, aber das Hinaus der
Front wollte inzwischen nicht mehr
mit dem Hintern harmonieren... was
je zu vermeiden war. Daher beschloß
Meyer, die Gabel einfach um einige
Zentimeter durchzustrecken. Dieses

Neue Manöver führte mit Hilfe zu
dem gewünschten Ergebnis, so daß
man sich nun endlich den freien De-
ckeln ausweichen konnte, sprich: Licht
und Licht. Wichtige LED-Gehäuse fallen
sich während dem Konstruieren mit
nur Kunststoff die unregelmäßig mit
bei einem Teufel für Erleuchtung
gesteuert. Besser zu diesem re-
konstruierten Konzept haben der
Teufel der XJR in den Händen von MB.
Cylinder einen Lichtbogen in mehrern
Licht-Bündeln über nahezu mittlerem
Bereich. Frisch auf die Straße gebracht.
Und das war's dann. Der Frisch ge-

TÖVte Brocken muß zwar auf kurzem
Geld auf mit etwas Nachdruck zur
Fingerkante hinweg wandern. Füh-
terwerk bewegt aber einmodifiziert. Mer-
ke frucht sich jeden Tag über die „zeit-
liche Fertigkeit“, was zudem veraltet
bleiben. Entschuldig gefügt hat, daß
er die 1300er so schnell nicht wie-
der hergeben wird. Am Telefon hat
te sich das was folgt an: „Da ist mein
absoluter Lieblings-Motorrad für den
Alltag. Die habe ich jetzt erworben.“
Das können wir probieren und hoch
ziehen.



TECHNISCHE DATEN

Modell:	Yamaha XJR 1300 RP02 (Bj. 01)
Besitzer/Erbauer:	Martin Becker, MB-Cycles, Eileramtsstr. 2, 69115 Heidelberg, 062 21 / 32 62 61, www.mbcycles.de
Motor:	Serie, Zündung modifiziert
Ölkühler:	Serie
Vergaser:	Serie
Luftfilter:	Serie
Auspuff:	Serien-Krümmen mit Hitzeschutzband versehen, 1x1 Conical Extreme-Endteuf
Rahmen:	Serie, Hochrahmen modifiziert
Schwinge:	RF Bikeloch (7 cm länger), pulverbeschichtet
Federbeine:	Zuhör (280 mm), 5 cm tiefergelegt
Gabel:	Serie, pulverbeschichtet, 5 cm tiefer (durchgesteckt), Falkenhäute, Cover und Endkaps aus Alu
Gabelbrücke:	Serie (ohne Decoant), pulverbeschichtet, Rick's-Riser mit integrierten Kabinen
Felgen:	vorne Serie (13,5" x 17"), hinten 10" x 16"
Reifen:	Metzeler Marathon, vorne 120/70/17, hinten 280/35/16 (auch 300er möglich)
Lenker:	zilliger Dragbar (760 mm), Kabel und Gaszug nach innen verlegt
Bremsen:	Serie (Bremsstichschalter unterm Tank)
Fußrastenanlage:	Lucas (um 15 mm verlegt)
Höcker:	Eigenbau
Fender:	Eigenbau
Instrumente:	Acewell
Lackierung:	VW-Ton (Bundeswehr-Standard), zusätzlich mährt
Sonstiges:	Taster-Schalter, LED-Rücklicht, Startknopf und Lichtschalter in Traktor-Scheinwerfer, LED-Kennzeichenbeleuchtung, Eigenbau-Seitendeckel (Alu) mit gestanzten Lüftungsschlitzen, LED-Mittelanker (P&W)



Text: Patrick Holtermann
Bilder: MB-Cycles

