

MOTORRAD

Vergleichstest (1)

Kawasaki Z 550 GP

Suzuki GS 550

Honda CX 500

Yamaha XJ 550

Ducati Pantah 500

Kawasaki Z 550

Halbliterklasse

Zu laut: Moto Guzzi

BMW • Ducati • MV

Werden alle Europäer

verboten?



MOTORRAD *Extrablatt*

Achtziger Enduro-Vergleichstest

Aspes • Honda • Kreidler

Kawasaki • Yamaha

Achtziger Verkleidungen

Die neue Egli

11 27. Mai 1981 DM 3.50

Belgien bfr 67,-, Dänemark dkr 13,50, Finnland Fmk 8,90, Frankreich FF 10,-, Griechenland Dr 130,-, Italien Lit 2200, Jugoslawien Din 74,-, Luxemburg lfr 62,-, Niederlande hfl 4,30, Norwegen nkr 12,25 (inkl. moms), Österreich öS 28,- (inkl. MWSt), Portugal Esc 120,-, Spanien Ptas 165,-, Schweiz sfr 3,80. Printed in Germany





SPORT

Fahrbericht Mugen-Honda ME 125 W2

Am Niveau hochkarätiger Werksmaschinen messen sich die Produkte der japanischen Kunstschmiede Mugen. Für 20 000 Mark erhalten 125 cm³-Crossisten die Mugen-Honda ME 125 W2, ein Gefährt, das seine WM-Tauglichkeit schon bewiesen hat. ▷

Hochachtungsvoll

Fahrbericht Mugen-Honda ME 125 W2

Rolf Dieffenbach, wohlbekannter Angestellter von Honda Deutschland im Cross-Außendienst, bewegt Maschinen, die allerorten als hochkarätiges Werksmaterial gewertet werden. Und doch stehen dem amtierenden Deutschen Meister der 250 cm³-Klasse Cross-Geräte zur Verfügung, die jeder gutbetuchte Off-Roader erwerben kann.

Denn Rolf Dieffenbach fährt nicht Werks-Honda, sondern Mugen-Honda. Dies tun auch seine Team-Kollegen Fritz Köbele und Emil Schwarz. Und an Mugen-Teile heranzukommen, setzt keine besonderen fahrerischen Fähigkeiten im Stile Dieffenbachs voraus, sondern lediglich ein wohlgefülltes Bankkonto.

Die Mugen Company Ltd. mit Sitz in Asaka und einer USA-Zweigstelle im kalifornischen Hesperia versteht sich als „Versorger von Wettbewerbsteilen“, so der offizielle Firmenstempel. Angesprochen dürfen sich freilich nur Eigner von Honda-Ware fühlen, denn nur für Motorräder und Automobile dieser Marke hält Mugen optimierte Teile parat.

Kein Wunder, denn hinter Mugen steckt Honda selbst. Obwohl völlig aus dem Stammwerk ausgegliedert, ist Mugen de facto ein Honda-Ableger mit besonderen Aufgaben. Die engen Beziehungen, die Mugen zum Hauptbetrieb besitzt, verdeutlicht auch der Name des Mugen-Bosses: Hiroshito Honda, ein Sohn von Soichiro Honda, dem Firmengründer.

Neben Tuningteilen für Automobile und Motorräder, die zum Kit verpackt welt-

Emil Schwarz: seit 14 Jahren Cross-Dienst

Emil „Blacky“ Schwarz zählt zu den Veteranen der deutschen Cross-Szene. Schon 1967 saß der mittlerweile 32-jährige am Lenker eines Cross-Apparats. In diesen 14 Jahren bewegte Blacky Maschinen der Marken Husqvarna, Honda, Suzuki und Yamaha. Auf einer Suzuki schaffte Schwarz 1978 den Höhepunkt seiner Karriere, den deutschen Mei-



weit vertrieben werden, fertigt Mugen auch Komplettfahrzeuge. Eines dieser Mugen-Mobile, die ME 125 W2, erhielt nun zum sportlichen Gebrauch einer der besten deutschen Cross-Piloten, Emil „Blacky“ Schwarz aus Schorndorf bei Stuttgart.

Sein Chef von Honda Deutschland, Fred Bauch, sieht die Tauglichkeit der Schwarz-Mugen optimistisch: „Die ME 125 entspricht bis auf Titan-Teile den Werks-Honda, die in den USA eingesetzt werden.“

stertitel in der 125 cm³-Klasse. Erstaunlich, daß der ledige Motorradhändler aus Schorndorf bei Stuttgart niemals ernsthaft verletzt wurde. Mittlerweile läßt Schwarz auch andere für sich fahren: Er sponsort den deutschen Straßenfahrer Gerhard Waibel mit Maschinenmaterial und unterstützt einen Nachwuchspiloten im Yamaha-Cup.

So kennzeichnet den Schwarz-Untersatz eine Gabel von Showa – ebenfalls ein Honda-Subunternehmen – mit voluminösen, 43 Millimeter starken Standrohren und 320 Millimetern Federweg. Honda-Seriencrosser besitzen nur 39er Versionen. Am gänzlich von Mugen erarbeiteten Einrohrrahmen sitzt am hinteren Ende das Honda-Patent Pro Link, selbstverständlich ebenso von Mugen überarbeitet. Die leichte Aluminiumschwinge unterscheidet sich genauso vom Serienmaterial wie der

längere Monoshock samt Pro Link-Elementen. So stehen der Mugen-Honda ME 125 gewaltige 350 Millimeter Federweg am Hinterrad zur Verfügung.

Motorische Feinarbeit à la Mugen gerät kaum weniger umfangreich. Neu der Wasserkühler samt Schläuchen, kräftig modifiziert Zylinder und Zylinderkopf. Zur Leistungssteigerung tragen auch der von der Honda-Serie völlig verschiedene Auspuff, die geänderte Zündeinsteckung und die Plastikmembranen bei, die das Durchzugsverhalten des wassergekühlten Zweitaktters verbessern sollen.

Eigentlich blieb an der Mugen von vorn bis hinten kein Teil unberührt; dies belegt die 33 Seiten lange Ersatzteil-Liste. Kaum weniger beeindruckend absolviert die Mugen-Technik die praktische Prüfung. Gegenüber dem Serien-Triebwerk besitzt die Mugen zwar nicht mehr Durchzugsvermögen in mittleren Drehzahlen, gibt sich aber über etwa 9000/min deutlich stärker als die Standard-Honda. Desgleichen schufen die Zündkorrekturen die Voraussetzung, daß die Mugen um einiges höher dreht als die käufliche Basis, die Honda CR 125 R.

Noch krasser freilich fällt der Qualitätsvergleich in puncto Fahrverhalten aus. In dieser Sparte erreicht die Mugen jenes Niveau, das Werksfahrer verlangen. Die Federwege an Front und Heck werden, dank progressiver Federungsabstimmung, gänzlich ausgenutzt, ohne daß die Maschine bei stärkster Belastung jemals durchschlägt.

Ein Fahrverhalten, das über die Qualifikation der Mugen-Techniker nur Positives aussagt, das von einer 20 000 Mark-Maschine aber auch erwartet werden darf.

Hans-Peter Leicht



Mit Stehvermögen: perfekt abgestimmtes Mugen-Fahrwerk

Fotos: Herzog