

CUSTOMBIKE

Österreich € 6,70
 Schweiz CHF 11,60
 Belgien, Niederlande € 7,30
 Finnland € 8,90
 Dänemark DKK 66,00
 Luxemburg € 7,30
 Italien, Spanien € 7,30
 Griechenland € 7,30
 Slowenien € 7,30
 Tschechien CZK 240,00
 Ungarn HUF 2350,00
 Schweden SEK 88,00

DEUTSCHLAND € 5,90

ALL ABOUT CHOPPERS

Die Geschichte der Kultfirma

HOCHGLANZ
 Polieren wie die Profis



WELTPREMIERE
 Sensations-Harley von Ehinger Kraftrad

SPEEDSTER



HONDA
 CB 750

Pretty little Hardtail



Schwarzes
 Biest mit
 Attitüde

**HARLEY
 SOFTAIL**



YAMAHA TR1

Achtelmeile-Sprinter im Fahrtst

4 199 114 305906 07

TEXT: HEINRICH CHRISTMANN, FOTOS: VOLKER ROST

ACHTTEL MEILE

Diese Yamaha TR1 wurde nur für einen einzigen Einsatzzweck gebaut: So schnell wie möglich eine Strecke von 201,17 Meter hinter sich zu bringen.
Ein Erlebnisbericht



Die Achtelmeile ist hinter der klassischeren Viertelmeile die am zweithäufigsten gefahrene Streckenlänge bei Dragsterrennen weltweit. Und es ist eben diese Achtelmeile, die während des Glemseck-101-Wochenendes inzwischen Beschleunigungs-Junkies aus ganz Europa anzieht. Ausgefahren werden die Sprints auf der ehemaligen Start-/Zielgeraden der früheren Solitude-Rennstrecke bei Stuttgart-Leonberg. Auch Thomas Thöring zog es im letzten September wie von einem riesigen Magneten gezogen zur Solitude. Der Gründer und Inhaber der Customschmiede »Schlachtwerk« in Offenbach am Main hatte sich allerdings vorher gründlich vorbereitet. So viel vorweg: Thomas trat in der Kategorie »Cafe Racer« an und gewann das Ding haushoch.

Zwei Dinge waren für diesen Erfolg ausschlaggebend. Erstens: Thomas war früher Stuntfahrer, gab sogar Kurse in dieser Disziplin. Sprich: Er kann schrecklich gut Motorrad fahren. Der zweite Erfolgsfaktor war das Motorrad, mit dem er angetreten war. Es war eine Yamaha TR1, also ein veritaibler Oldtimer mit satten 31 Jahren auf dem Buckel. Allerdings hat sich der Offenbacher Schrauberprofi zielgerichtet um die Modernisierung und ein außerordentlich kräftiges



Abspecken des Rolling Chassis gekümmert, streng nach dem Motto: »Entweder du hast überbordende Leistung, oder du brauchst ein überragendes Leistungsgewicht!« Angesichts der überschaubaren Serienleistung des TR1-Motors von etwa 70 PS suchte der Customizer zwangsläufig sein Heil in einem günstigen Leistungsgewicht. Das hieß: Die Karre musste tierisch Pfunde lassen. Und das gelang dann auch in erstaunlichem Maße. 83 Kilo wurden der TR1 insgesamt im Offenbacher Schlachtwerk abtrainiert. Das sind Welten! Allein der Einbau der edlen, in Sonderanfertigung hergestellten PVM-Räder sparte 17 Kilo ungefederte rotierende Masse. Neun Kilo brachte der Wegfall des geschlossenen Kettenkastens und der Umstieg auf eine leichtere Rollenkette mit anderer Teilung. Indes, bei der serienmäßigen Übersetzung blieb es.



ZWEITE MEINUNG

75 PS. Das klingt wenig nervenaufreibend. Treffen diese 75 PS jedoch auf gerade einmal 165 Kilo Leergewicht und ist das Motordrehmoment füllig angerichtet, dann können sie sogar für einen Klassensieg gut sein. Wie bei dieser TR1 beim Cafe Racer-Sprint. Mindestens jedoch für großen Fahrspaß. Damit wäre einmal mehr bewiesen, dass Leistungsdaten auf dem Papier nur wenig über Dynamik aussagen. Ich glaube, ich zerze mal die alte Kreidler aus dem Schuppen. Leicht war die auch ...



DIRK MANGARTZ

Sie mag lang aussehen, aber das täuscht wegen des kurzen Hecks: Die Schwinge ist Serie, der Radstand blieb identisch



Es spricht für das ästhetische Verständnis von Erbauer Thomas Thöring, dass er der Versuchung widerstand, dem von Natur aus schmalen Motorrad einen effekthaschenden Breitreifen zu verpassen

Das Zweiventil-Triebwerk selbst wurde nur leicht aufgepeppt. Zwei Dell 'Ortos mit jeweils 40 Millimeter großen Schlünden und 50 Millimeter langen offenen Trichtern saugen gierig Luft in die Venturi-Rohre. Zündspulen von der R1 und ein selbst gebauter 2-in-1-Auspuff komplettieren das Technikpaket. 75 PS sind die vorläufige Ausbeute.

Am meisten Arbeit steckt im Heck des Bikes. Hier handelte Thomas rigoros. Der gesamte Heckrahmen fiel der Flex zum Opfer, auch ein gut zwanzig Zentimeter langer Teil des hinteren Oberrohrs verschwand. »Das kann man an der Stelle ohne Probleme machen, dort trägt der Rahmen nämlich null«, erklärt der Berufsumbauer, »der ultrasteife Motor ist dort das tragende Teil.« Die Schwinge verblieb komplett in Serie, selbst der Radstand ist fast identisch mit der good old TR1. Lediglich 20 Millimeter gingen flöten, weil Thomas vorne die gekürzte Gabel des Yamaha-Hypersportlers R1 eingebaut hat. Durch diese Aktion verkürzte sich auch der Nachlauf um 19 Millimeter,

Nix Lachgas-Einspritzung: Die Flasche rechts unterm Sitzbrötchen birgt lediglich Druckluft für den Automatik-Shifter



»Was aber viel mehr Spaß gemacht hat als das Kurvenfahren, war, das Teil beherrscht geradeaus zu dreschen«

was sich beim Kurvensurfen durchaus bemerkbar macht. Doch davon später mehr. Das schmale Heck entstand komplett in der hauseigenen Werkstatt, der spitz zulaufende Höcker ist aus GfK gefertigt. Der Lohn all des Strippens: Die Schlachtwerk-TR1 tritt mit sagenhaften 165 Kilo fahrfertig an, quasi ein Hauch von Nichts.

Wie ein Stier nach vorne

Und wie fährt sich sowas? »Klar, ihr könnt damit fahren, aber ich sag's gleich: Das Ding ist nur für Geradeausbolzen gebaut. 200 Meter straight, so schnell wie möglich. Kurventauglichkeit stand nicht auf dem Soll-Zettel«, klärte der Erbauer uns auf. Angesichts der doch recht steil stehenden Gabel hatten wir uns das schon gedacht. Mit viel Respekt fuhren wir denn auf diesem 1000-ccm-Fahrrad durch die 180-Grad-Kurve einer stillgelegten Autobahnauffahrt, denn das Bike erwies sich als ziemlich überhandlich. Das meint, mangelnde Handlichkeit ist das Problem nicht, im Gegenteil, vielmehr muss man aufpassen, dass man beim Einlenken nicht nach innen auf die Flappe fliegt. Nach ein bisschen Eingewöhnung ging's dann aber schon ganz ordentlich ums Eck. Was aber viel mehr Spaß gemacht hat als das Kurvenfahren, war, das Teil geradeaus beherrscht zu dreschen. Der Motor gab sich herrlich drehfreudig, marschierte wie ein Stier nach vorne, kein Wunder bei diesem geringen Gesamtgewicht. Und wenn man bedenkt, dass Thomas Thöring per se auch noch locker 30 Kilo weniger Gewicht an den Start bringt als der Autor, wird schnell klar, warum er das Cafe-Racer-Rennen in Leonberg gerockt hat.

»Ach ja, übrigens, ich habe schon einen anderen gepimpten Motor in der Werkstatt stehen, der wird 100 PS haben«, lässt uns Thomas beim Verabschieden noch verschmitzt lächelnd wissen. Wir raten: Konkurrenten am Glemseck, zieht euch besser ganz warm an!





TECHNO

YAMAHA TR1 | BJ. 1983

MOTOR

V-Zweizylinder-Viertakt, ohc-Zweiventiler,
981 ccm (Bohrung/Hub 95 x 69,2 mm)

Vergaser.....	Dell'Orto PHM 40
Luftfilter.....	Trichter 50 mm
Auspuff.....	Schlachtwerk 2-in-1-Racing
Getriebe.....	Fünfgang
Sekundärtrieb.....	Kette
Leistung.....	75 PS bei 6700 /min
Drehmoment.....	83 Nm bei 5500 /min
Höchstgeschwindigkeit.....	k.A.

FAHRWERK

Pressblech-Monocoque, 12 cm gekürzt	
Gabel.....	Yamaha R1 RN12
Federbeine.....	Wilbers
Räder.....	PVM Neoklassik, vorne 2,5 x 18"
.....	hinten 3,5 x 18" mit 100/90-18
Bremsen.....	vorne Yamaha-Scheibenbremsen
.....	Radial-Monobloc
.....	hinten PVM-Scheibe

ZUBEHÖR

Tank.....	Yamaha RD 80
Scheinwerfer.....	Zubehör, 5 3/4"
Rücklicht.....	LED 18 mm
Sitz.....	Schlachtwerk-Höcker
Fußrasten.....	Gilles

METRIE

Leergewicht.....	165 kg
Radstand.....	1520 mm

INFO

Schlachtwerk
Kurfürstenstr. 10
63075 Offenbach
© (0173) 6535188
www.schlachtwerk.com

»» CUSTOMBIKE KURZWERTUNG

- + **Famoses Leichtgewicht, bei nur 165 Kilo geht was**
- + **Kaum zu glauben, dass dieser drehgierige Zweizylinder-Motor bereits über 30 Jahre alt ist**
- + **Beschleunigen, das kann sie. Bremsen aber auch**
- **Überhandliches Fahrverhalten. Vorsicht beim Abwinkeln**
- **Ein Rennmotorrad ist ein Rennmotorrad. Auf die Straße darf es so nicht. Schade**

Überragend handlich, aber auch etwas kippelig: Als Kurvenwetter bräuchte die Schlachtwerk-TR1 eine mildere Fahrwerksgeometrie

