Nr. 1, Januar/FEBRUAR 2027

Deutschland 7,90 € / Österreich € 8,80 / Schweiz CHF 12,90 / Luxemburg € 9,40 / Niederlande € 9,60 / Belgien € 9,40 / Italien € 9,90 / Spanien € 9,90 / Finnland € 11,50

KlassikMotorrad

MOTORRAD MAGAZIN MO Sonderheft

4 196049 507900 01

Poster: Moriwaki-Kawasaki 1000

- Yamaha-Schreck: Ossa 250 GP
- Futuristisch genial: Opel Motoclub 500
- Report: Hockenheim Classics



Honda Super-Bol d'Or

Mit radikalem Fahrwerks-Update. Plus Neo-Bol d'Or 1000



Japan-Königswelle: Kawa W 650-Spezial



Alltags-Klassiker: Norton ES 2



Einmaliger Boxer: Gütschlich-BMW R 80

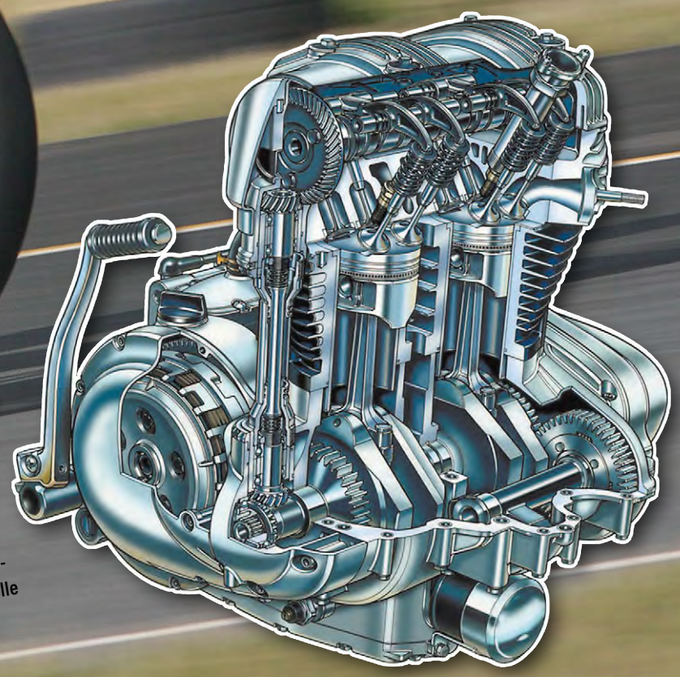
Perfekte Welle

Der Makel der späten Geburt. Wäre die mit Königswelle bestückte Kawasaki W 650 nicht in Japan, sondern bereits 40 Jahre zuvor in England auf die Räder gekommen, wäre sie heute wahrscheinlich der beste Brit-Twin aller Zeiten

Text: Jo Soppa

Fotos: Konterflex Studio, MO-Archiv, Clubman Magazin, Werk

Kawasaki-Händler Bruno Dötsch war W 650-Fan der ersten Stunde. Er verpflanzte den Japan-Twin passend in ein englisches Rickman-Chassis. Das Schnittbild zeigt: Ein echter Paralleltwin, vor der Kurbelwelle die vibrationsdämmende Ausgleichswelle



Boxer-Espresso

Schnell zum nächsten Cafe. Danach schaut die flott gemachte R 80 aus, die wir in der Garage eines norddeutschen BMW-Liebhabers gefunden haben. Nicht nur der Name des schnittigen Boxergefährts gibt Rätsel auf

Text und Fotos: Uwe Lütjohann

Immer mit der Ruhe. Der BMW-Liebhaber Olaf Möller aus dem hohen Norden nahe der dänischen Grenze würde sich selbst vermutlich nicht als Sportfahrer bezeichnen. Seine Domäne ist vielmehr das genussvolle Bollern mit einer historischen BMW. Deshalb passt es auch ganz gut, dass sich dieser gelungene Caferacer-Umbau mit dem Namen „Gütschlich-BMW“ mit einem perfekt rund laufenden 800er Motor und lediglich 50 PS begnügt. Woher der Name auf der Verkleidung stammt, blieb bislang ungeklärt. Eventuell weiß ein Leser mehr.

„Ich hatte versucht, den Namen zu recherchieren und wollte gern wissen, wer diesen Umbau mit dem verlängerten Rahmen und dem großen Dreieck seinerzeit verantwortet hatte. Die Herkunft des Rahmens kenne ich, aber festzustellen, wer das Motorrad letztlich aufgebaut hatte, ist mir bisher noch nicht gelungen“, erzählte uns der technische Schiffsoffizier und Schiffsmaschinenbauer beim Fototermin im Raum Flensburg. Ursprünglich war ich dort hingefahren, um sein ganz wundervoll restauriertes BMW R 62-Gespann zu fotografieren. Aber wenn die Scheune erst einmal geöffnet ist, gibt es oft noch die eine oder die andere Überraschung zu entdecken, die man bei der Gelegen- heit fotografisch auch gerne noch mitnimmt. So geschehen mit der Gütschlich-BMW R 80.

Sie bildet sozusagen die Endstufe der kleinen, aber feinen BMW-Sammlung des notorischen Motorradfahrers, der noch nie ein Auto selbst besessen hat. Alles was anliegt, wird auf und mit dem Zweirad erledigt. „Autos beengen mich, ich habe keine Lust da drinnen zu sein. Meine Frau besitzt zwar eines, aber auf meinen Namen war noch nie ein Automobil zugelassen. Ich genieße es einfach, in der freien Natur zu sein. Und da ist ein Zweirad, egal ob Motorrad oder Roller, einfach das Richtige für mich.“

Die Motorrad-Vita des Norddeutschen schwankt etwas zwischen vor- und nach dem Krieg, aber sämtliche zweirädrigen Fahrzeuge, die er besitzt oder besaß, lassen sich mittlerweile als Klassiker bezeichnen. Seinen Alltagsroller einmal ausgenommen. Das erste Motorrad war eine DKW 175 Vollschwinge







Wer ist oder war Gütschlich? Vielleicht weiß ein Leser mehr. Das Boxer-Unikat begeistert seinen Eigner in jedem Fall mit geschmeidiger Fahrbarkeit und freiem Durchblick im Bereich des Rahmendreiecks. Inklusive direkter Inaugenscheinnahme des Ansaugbereichs auf der Hinterseite des Luftfilterkastens



Frühwerk

Klein, schnell, wendig, praktisch und bequem: Diese Eigenschaften zeichneten die C 92 Benly, eine flotte 125er Honda mit ohc-Twin und Elektrostarter aus, die zu den ganz frühen, hier erhältlichen Hondas zählte. Gebaut wurde sie ab 1959 in Japan

Text und Fotos: Marina Block



Ganz in Weiß. Serienmäßig gab es die C 92 so nicht zu kaufen, der Farbton passt jedoch gut zum ausdruckstarken Design der 125er Zweizylinder-Konstruktion

Hierzulande konnte man die Honda C 92 ab 1960 über den Importeur Karl-Heinz Meller in Hamburg kaufen. Ab dem Jahr 1961 lief der Europa-Vertrieb dann über die erste Honda-Niederlassung auf diesem Kontinent, die in Hamburg gegründet wurde. Heute übt die C 92 in mehrfacher Hinsicht eine gewisse Faszination aus, auch wenn es ein eher unscheinbares, weil kleines Motorrad ist.

Anfang der 60er Jahre war ihr hochdrehendes und mit einer obenliegenden Nockenwelle bestücktes Reihenzweizylindertriebwerk in ihrer Klasse ein technisches Glanzstück. Üblicherweise war diese aufwändige Motorenbauweise damals nur im Rennsport anzutreffen und eben nicht im Massenmarkt, und dann schon gar nicht in kleinen Hubraumklassen.

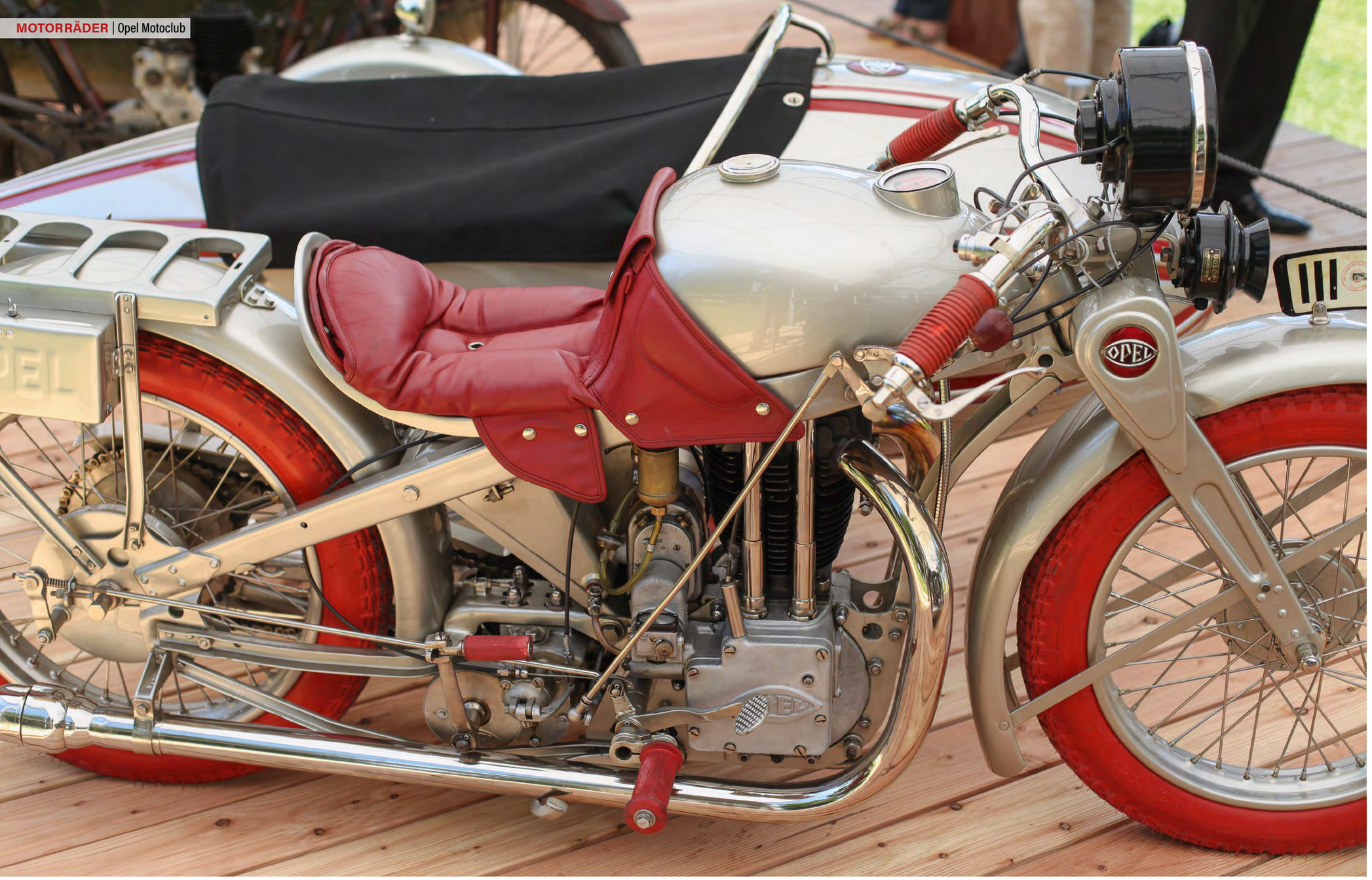
Außerdem ist für Honda-Liebhaber die C 92 auch deshalb sehr reizvoll, weil sie nach dem ohc-Twin C 71/72 Dream mit 250 ccm Hubraum zu den ganz frühen Modellen gehört, die es von Honda in Deutschland zu kaufen gab. Heute entdecken etliche jüngere Klassiker-Fans die kleineren Hondas wieder, die damals viel zum Erfolg der japanischen Marke beigetragen haben. Bis die großen Leistungskaliber vom Schlage einer Honda CB 750 anno 1969 für Furore sorgten.

Auch im Rennsport fuhr Honda Anfang der sechziger Jahre seine Erfolge erst einmal mit kleinvolumigen Motorrädern ein. Beim ersten großen Rennen in Europa, an dem Honda teilnahm, erreichte die japanische Marke 1959 auf der Isle of Man in der 125-ccm-Klasse mit seinem dohc-Zweizylindermotorrad auf Anhieb den sechsten, siebten und elften Platz. Bereits 1961 wurde Tom Phillis auf einer Honda Weltmeister in der 125-ccm-Klasse.

Sven, ein Konstruktions-Mechaniker, interessiert sich schon lange für die kleinen Honda-Modelle. Seine Leidenschaft begann, als er 2009 eine Honda Dax in Paderborn zum Verkauf stehen sah. Die Dax fand er auf Anhieb toll und kaufte sie vom Fleck weg. Danach kam er zu einer Honda Charly, die er in der Nähe von Köln entdeckte. Ein Jahr später fand er die sehr seltene Motocompo. Bei diesem speziell für den Honda City entwickelten Klapp-Moped konnte man den Lenker und den Sitz komplett im Mopedkörper versenken. Danach passte es perfekt in den Kofferraum des Honda City, den es außerhalb Japans nur in der Schrägheckversion als Honda Jazz gab. Der Motocompo wurde hingegen gar nicht nach Europa exportiert. Und natürlich steht auch der kleine Bestseller von Honda, die Super Cub, in Svens Garage.

Die C 92 Benly zählt mit ihren 125 Kubikzentimetern zum kleinsten Modell der Twinbaureihe, die 1957 mit der 250er C 70, die schnell zur C 71 weiterentwickelt wurde, begann. Diese C 71 (250 ccm) stellte dann die konstruktive Basis dar für die Schwestermodelle C 92 (125 ccm) und C 76 (305 ccm) mit ihren verschiedenen Ausführungen. Weitere Varianten wie die C 95 folgten schnell. Honda produzierte bereits damals nach dem Baukastenprinzip, an-

Eine obenliegende Nockenwelle, markant verrippte Zylinderkopf-Kombination. Das Layout wurde später von einer italienischen Firma als 750er erfolgreich kopiert



Die letzte ihrer Art

Opel war im Jahr 1927 der weltgrößte Fahrradproduzent. Täglich wurden 25 Kilometer Stahlrohr verarbeitet. 1928 wollte die Rüsselsheimer Marke auch wieder Motorräder bauen. Große Motorräder. Das eingekaufte Konzept war mutig, aber dann kam die Weltwirtschaftskrise

Die für ihre Zeit futuristisch gestaltete Opel Motoclub entsprang einer Konstruktion von Ernst Neumann-Neander. Ungewöhnlich der aus Stahlblechteilen zusammen genietete Rahmen. Der Motor stammte aus Opel-Produktion

Text:
Jo Soppa

Fotos:
Konterflex Studio

Ähnlich, aber nicht gleich. Wie so viele Firmen aus der Zeit der Motorpioniere, startete auch die von Adam Opel 1862 als Nähmaschinenfabrik gegründete Firma mit pedalierender Wadenkraft in das von technischen Neuerungen geprägte Zeitalter der individuellen Mobilität. Opel Fahrräder genossen ob ihrer solide-eleganten Ausführung schnell einen hervorragenden Ruf, und die Fortentwicklung in Richtung Automobil und motorisiertes Zweirad war geradezu zwangsläufig. 1901 war das erste Opel „Motorzweirad“ am Start.

Wie überhaupt die Technik zu Beginn des zwanzigsten Jahrhunderts in vielen Bereichen geradezu sprunghafte Entwicklungen erlebte. Elektronik, Fliegerei, Chemie. In diesem Zusammenhang ist bemerkenswert, dass Weltraum-Pionier Hermann Oberth bereits 1917 eine Rakete mit zehn Tonnen Nutzlast und Antrieb per Flüssigtreibstoff konstruiert hatte. Bald darauf bildete sich der „Verein für Raumschifffahrt“. In das Bild der Zeit passt Fritz Langs kinematografisches Stummfilm-Meisterwerk „Metropolis“ von 1927, das in monumentalen Szenen eine zukünftige, dystopische Gesellschaft beschreibt.

Auch der junge Fritz von Opel, Enkel des Gründers, ließ sich damals von den Zeichen der Zeit mitreißen. Der umtriebige Macher hatte früh erkannt, wie wichtig eindrucksvolle Werbemaßnahmen für den geschäftlichen Erfolg waren. 1920 eröffnete Opel die hauseigene Rennstrecke vor den Toren Rüsselsheims, auf der selbstverständlich Opel-Fahrzeuge reihenweise Erfolge sammeln konnten. Dazu bot die Anlage ideale Bedingungen für Einfahr- und Testzwecke. Und zum Experimentieren. 1928 begannen dort die ersten Versuchsfahrten mit raketengetriebenen Fahrzeugen, die schließlich die Aufmerksamkeit des amerikanischen Automobilgiganten General Motors gen Rüsselsheim lenkten – und 1929 in den turbulenten Tagen der Wirtschaftskrise zur Übernahme der Aktienmehrheit führten. Seitdem war Opel eine US-Firma, die weltweit Geschäfte betrieb, und so während des Zweiten Weltkriegs auf wundersame Weise vor Bombenangriffen verschont blieb. ▷

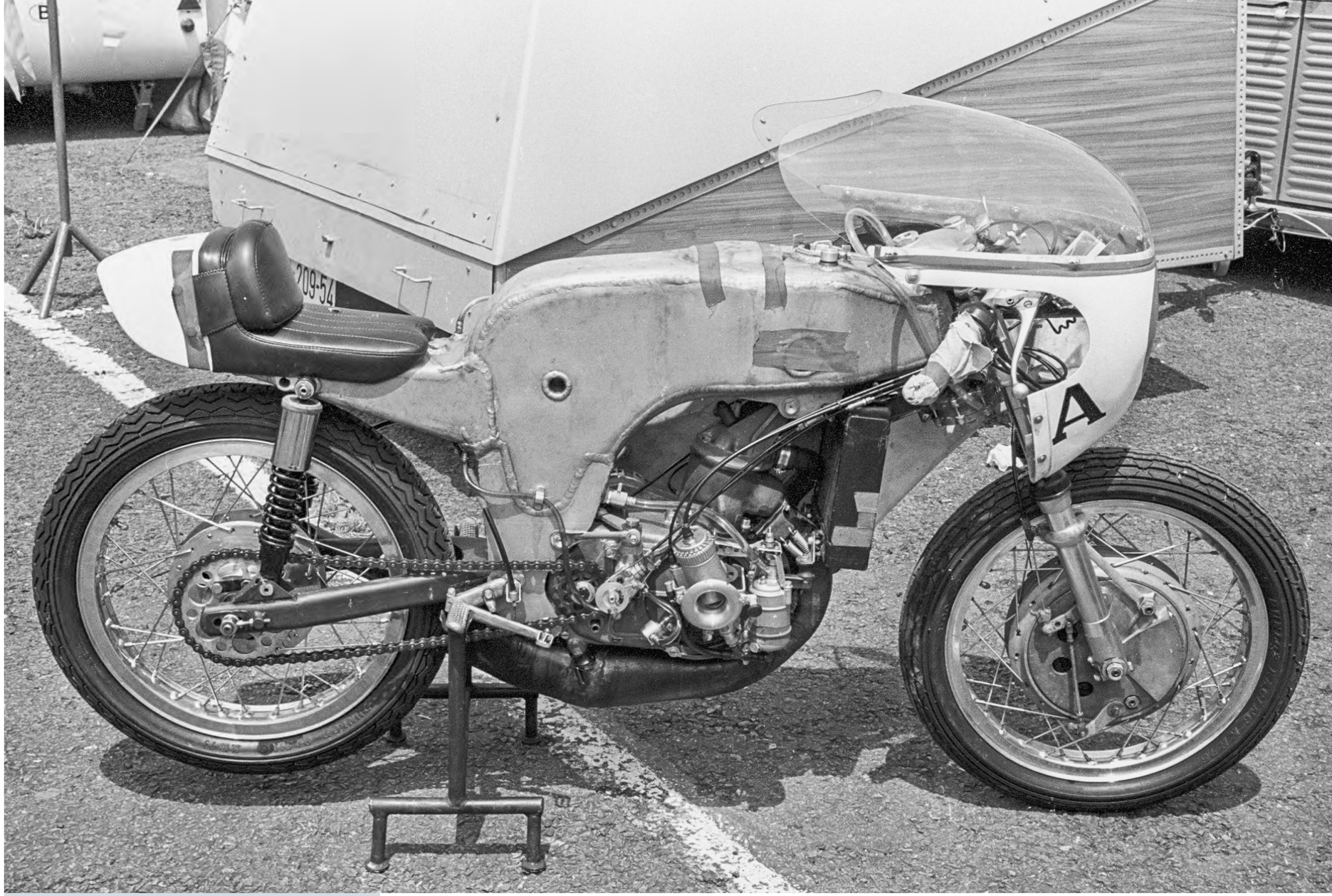
AVANT GARDE

Die Geschichte der spanischen Ossa-Grand Prix-Rennmaschine und die ihres begnadeten Fahrers Santiago Herrero hatte das Zeug zur großen Heldensaga. 1969 war der Traum von der 250er Weltmeisterschaft zum Greifen nahe. Doch wie so viele Heldengeschichten endete es auch diesmal mit einer Tragödie

Text: Jo Soppa Fotos: T&T-Archiv

Konstruiert hatte den Ossa-Renner Eduardo Giró, seines Zeichens Sohn von Ossa-Firmengründer Manuel Giró. Die ursprünglich auf Kinoprojektoren spezialisierte Firma (Orpheo Sincronic S.A.) hatte nach der Entwicklung von Bootsmotoren ab dem Jahr 1949 mit dem Bau von einfachen Gebrauchsmotorrädern den Schritt in ein neues Geschäftsfeld gewagt. Aufgrund der Importrestriktionen unter dem Franco-Regime entwickelte sich das Inlandsgeschäft für Ossa prächtig. Ab den sechziger Jahren nahm man auch den Export ins Visier. Als Werbung war nichts besser geeignet, als sportlicher Erfolg. Der war mit unterlegener Leistung nur möglich, wenn das Rennmotorrad Vorteile in Sachen Handling und Aerodynamik bieten konnte.

Fahrbares Resultat war ein ganz besonderer Grand Prix-Renner. Eine Art erweiterter Leichtmetall-Tankkorpus bildete



Cleveres Konzept. Man erweitere den Leichtmetalltank zum kompletten Fahrgestell. Daraus ergibt sich ein solides Chassis, geringes Gewicht und vor allem eine niedrige und windschnittige Bauweise. 1969 war der per Drehschieber gesteuerte Ossa-Zweitakter mit Wasserkühlung und zusätzlicher, lastabhängiger Ölpumpe ausgestattet. Der zierliche Santiago Herrero passte perfekt auf den Leichtrenner











Unikat mit Vergangenheit in der Battle of Twin-Rennserie. Laverda-Twin im stark modifizierten Rau-Zentralrohrchassis. In der top ausgestatteten Werkstatt des Eigners entstehen noch weitere Spezialitäten, bevorzugt italienischer Herkunft

Nordlicht

Es gibt Sportumbauten von alten Laverdas, die top gelungen sind. Und es gibt diese Lavanti: optisch und technisch eine Granate, ein Fest für die Augen und für alle Sinne! Realisiert wurde sie von Henrik Döbler, einem Laverda-Sammler aus Hamburg

Text und Fotos: Uwe Lütjohann

In der norddeutschen Großstadt entstand eines jener magischen Sportmotorräder, die Liebhaber von historischen Zweirädern unmittelbar auffordern, Platz zu nehmen und den Gasgriff genussvoll nach hinten zu drehen.

Zum Thema Laverda kam der Inhaber einer Tischlerei erst im etwas fortgeschritteneren Alter. Seine Jugend verbrachte er wie so viele Altersgenosssen mit einigen Mofas oder einer RD 250. Anschließend war aber der aktive Segel-Regattasport für viele Jahre seine hauptsächliche und intensive Freizeitbeschäftigung. Das Thema Motorrad trat dann mit etwa 40 Jahren wieder intensiver in Henrik Döblers Leben. Mit einer Zündapp GS 250 fuhr der vielfältig ausgebildete Handwerker (Tischler, Yachtbau, Kfz-Schlosser) eine Zeitlang Classic-Cross und geriet so auf einen Cross-lastigen Teilemarkt in Holland: „Dort standen neben vielen Laverda 125 mit Zündapp-Motoren bei einem Teilehändler auch einige große Laverdas zum Verkauf. Da habe ich irgendwie Feuer gefangen.“ So beschreibt der Schrauberroutinier seine erste Begegnung mit den schönen Italienerinnen.

Recht zeitnah wurde dann die erste große Laverda in Berlin gekauft und in Richtung Originalzustand restauriert. „Danach kamen immer mehr und mehr Laverdas dazu. Ich begann auch gleich damit, die Motorräder umzubauen. Das Schrauben bedeutete für mich von Beginn an nicht nur Pflegen und Reparieren, sondern vor allem auch Gestalten. Und daran hat sich bis heute nichts geändert.“

Um neue Projekte finanzieren zu können, wurden fertig gestellte Motorräder auch verkauft. Dabei hat Henrik stets den Kontakt zu den Käufern behalten, und diese bedienen sich bis heute seiner Fachkenntnisse, wenn es um die Wartung und Reparatur ihrer Kreationen geht. Auch wenn der Verkauf lange her sein sollte, die Kontakte blieben. „Das tolle an der Laverda-Szene ist ja, dass sie wie eine große Familie

MOTO GLITZI

Mit edlen Anbauteilen und Cafe Racer-Verpackung wollte Moto Guzzi anno 2010 eine traditionell gestimmte Kundschaft gewinnen, die auch Showauftritte liebt. Damals war das limitierte Racer-Sondermodell kostspielig, als Gebrauchte sieht das heute ganz anders aus

Text: Jo Soppa **Fotos: Konterflex Studio**



Glanz und Gloria, Chrom und Leichtmetall. Die 2010er Guzzi V7 war noch mit den schönen und polierten Leichtmetall-Zylinderhauben inklusive Firmengravur bestückt



Vertraut und doch ganz anders. Durch den Umbau auf 17-Zoll-Bereifung wirkt die Honda im Vergleich zum Serienmodell wie ein tiefer gelegter Low Rider

GOLDSTÜCK

Text: Jo Soppa Fotos: Konterflex Studio, Werk

Mit edlen Komponenten aus dem Hause Öhlins und weiteren leckeren Zutaten wurde eine Honda CB 900 F Bol d'Or zumindest in Sachen Fahrwerk grundlegend modernisiert. Als Hommage an eine erfolgreiche Vergangenheit im Langstreckensport und in Erinnerung an die Heldentaten von Freddie Spencer

Mit der sechszylindrigen CBX 1000 und 105 PS Maximalleistung hatte Honda im Frühjahr 1978 die Dinge in der Motorrad-Oberliga wieder gerade gerückt. Mit rund 11 000 D-Mark Kaufpreis war jedoch auch ein entsprechender Tribut an den Hersteller zu entrichten. Was also im Honda-Programm fehlte, war ein massenkompatibles Big Bike, das gegen Kawa-

Renn-welle

Vor 40 Jahren war diese prächtige Königswellen-Ducati beim Battle of Twins-Lauf in Assen am Start. Damit zählt sie zu den raren, weil überlebenden Vertreterinnen ihrer Art. Das Motorrad existiert noch immer. Herausgeputzt als Schaustück fürs Wohnzimmer. Denn rennen muss das gute Stück schon lange nicht mehr

Text: Jo Soppa Fotos: Konterflex Studio



So muss das Cockpit einer klassischen Renn-Ducati aussehen: Mechanischer Veglia-Drehzahlmesser und eine prächtige Ceriani-Fi-Gabel mit geschmiedeten Brücken

Die Laich-Brüder gehörten zu den wenigen Aktiven, die zu Beginn der Battle of Twin-Serie mit einer Königswellen-Ducati anrückten. Gegründet wurde die BoT-Serie seinerzeit als Antwort auf die sich leistungsmäßig rasant entwickelnde Superbike-Klasse. Mit sportlichen Zweizylindern auf Guzzi- oder BMW-Basis sahen auch die größten Fahrtalente in diesem Umfeld bald kein Land mehr. Also auf zu neuen Ufern.

Anno 1984 sondierte man mit einem Proberennen zunächst die Interessenlage der Twin-Freunde, im Folgejahr reichte es bereits für eine prädikatsfreie Serie, und ab 1986 ging es erstmals um den OMK-Pokal. Ab 1987 schließlich war das Interesse bereits so groß, dass eine Deutsche Meisterschaft ausgeschrieben werden konnte.

Treibende Kraft hinter der Battle of Twin war in Deutschland der Pfälzer Jochen Kuhnle. Auch er gehörte zum kleinen Kreis der Königswellen-Enthusiasten und versuchte sein Glück mit einem auf Handlichkeit getrimmten Chassis im Stil der Ducati TT2. Überraschenderweise dominierten ausgerechnet die als „Betonmischer“ geschol-



Halten ist wichtiger als drehen. Bei 90 PS und 946 ccm Hubraum ließ es Tuner DSM genug sein

In Mauer, um Mauer und um Mauer herum

Mit einer bewährten Mischung aus Tradition und Elan präsentierte sich die 13. Badische Klassik im Herbst 2026. Die „Dreizehn“ war dabei kein schlechtes Omen für den Motorsportclub Mauer

Fotos: Yuki Sakamoto
Text: Christof Beck cbm karlsruhe





Über klassische Feldwege führt die Geländefahrt um die Gemeinde Mauer, deren Name sich auch im Wappen markant darstellt. Volker Ziegler aus Epfenbach (oben) brachte seine Suzuki DR 400 an den Start. Ralf Wassermann (links stehend) schlug sich tapfer



