Nr. 2, März/**APRIL** 2026

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

Benelli Sei SIXPACK aus Pesaro

Report
Isny Geländefahrt



4 196049 507900 02



Sieg auf der Classic-TT: Norton ES 2 500 ccm



Z1 für alle Tage: Kawasaki Zephyr 750



Nippon-Engländerin: Seeley-Honda CB 750

NACHSCHLAGEWERK



Für Sammler und Wissbegierige: Alle Motorräder, Elektro-Motorräder, Roller, 125er, Firmenportraits. 180 Seiten – die wichtigsten Fakten schnell zur Hand.

Mit den Neuheiten für 2026

Jetzt im Handel

oder einfach direkt beim Verlag bestellen:
online unter www.mo-web.de
oder per E-Mail bestellservice@mo-web.de
Telefon (030) 41 909-221

Heftpreis 9,90 Euro – Versand kostenfrei

shop.mo-web.de

Sonderausgabe von MOTORRAD MAGAZIN MO

www.mo-web.de

Marktbeobachtung

Es war zu Beginn der achtziger Jahre. Suzuki-Entwickler Yokouchi inspizierte bei Rennveranstaltungen stets aufmerksam die Besucherparkplätze. Ihn interessierten die Umbauten an den Motorrädern. Zahlreiche Eigenkreationen im Stil der damals angesagten Langstrecken-Rennmaschinen ließen den Suzuki-Planer nachdenklich werden. Käufliches Resultat dieses Nachdenkens war die 1985 präsentierte Suzuki GSX-R 750, der bereits 1986 eine explosive 1100er-Variante nachfolgte. Suzuki löste damit einen bis heute anhaltenden Trend aus, nämlich den der straßenzugelassenen Supersport-Motorräder.

Ein anderer Trendsetter wurde auf der Kinoleinwand geboren. Der Kultstreifen „Easy Rider“ machte hierzulande ab Anfang der siebziger Jahre Motorräder populär, die das Gegenteil einer GSX-R darstellten: lange Gabeln, kleine Tanks, unergonomische, weil überhohe Lenker samt ebenso unergonomisch vom Motorrad entkoppelter Sitzhaltung. Kurzum im Grunde ein Anti-Motorrad, das jedoch trefflich zur seinerzeit propagierten Hippiekultur der großen Verneinung passte. Schon damals griffen die japanischen Motorrad-Hersteller die Vorlage auf und fabrizierten vor allem für den US-Markt so genannte Softchopper. Nicht gar so radikal wie die Kinovorlage, denn man wusste, wo die technisch sinnvollen Grenzen einer solchen Konzeption zu setzen sind.

Der Easy Rider-Trend zeigte damals auch in meiner Heimatgemeinde Wirkung. Ein junger Kerl, der seit kurzem eine herrliche Ducati Scrambler fuhr, tauchte eines schönen Tages mit seiner komplett umgestalteten Single-Ducati an der Ampel auf: Hoher Z-Lenker, das ganze Motorrad in Lilametallic umlackiert und obendrauf mit einem Tank in Sargform geschändet. Damals hässlich bis schauderhaft, heute ein Stück Zeitgeschichte. Sofern die Ducati die Jahrzehnte in der geschilderten Form überlebt hätte.

Willkommen also in der Jetztzeit und der Frage, an welchen Orten die Planer auf Elektromotorräder gestoßen sind. Sie finden sich weder in der Umbauszene, noch auf der Kinoleinwand als sinn- oder motivationsstiftende Vorlagen. Dabei gab es bereits in den Motorrad-Pioniertagen Ende des neunzehnten Jahrhunderts per Elektromotor angetriebene Zweiräder. Allerdings waren das Spezialkonstruktionen für Steherrennen auf der Radrennbahn. Durchgesetzt haben sich dann auch dort Benzin- oder Alkoholmotoren. Ganz einfach aus dem Grund, weil in zehn Kilogramm Treibstoff mehr Leistungsvermögen und Reichweite schlummern als in zehn Kilogramm Akku.

Da stand sie an der Ampel. Die einstmals schöne Ducati Scrambler. Jetzt in Lilametallic

Der legendäre Sony-Boss Akio Morita prägte bekanntlich das Credo des erfolgreichen Kaufmanns: Wer die Wünsche der Kundschaft am besten erfüllt, der macht auch das Geschäft.

Man sollte meinen, der mündige Kunde dürfe selbst entscheiden, was für ihn gut und richtig ist. In unfreien Gesellschaften ist das anders. So konnten die DDR-Bürger im Motor-Jahrbuch von 1972 nachlesen, dass für den sozialistischen Durchschnittsmenschen ein Motorrad mit maximal 21 PS Leistung vollkommen ausreichend sei. Zufällig war das exakt jene Motorleistung, die damals das Spitzenmodell der DDR, die MZ ETS 250, abgab.

In dem Zusammenhang fällt mir eine andere Begebenheit ein, die sich Ende der neunziger Jahre zugetragen hat. Damals wurde die aktuelle Version der Fireblade in Misano vorgestellt. Beim Abendessen wurde einem Honda-Techniker die Frage gestellt, wo den für ein Straßen-Superbike die Leistungsgrenze zu setzen wäre. Der Mann war auf die Frage vorbereitet und erzählte, interne Analysen und Berechnungen hätten ergeben, das unter Einbezug von fahrdynamischen Stützsystemen für Supersportler eine maximale Motorleistung von 275 PS noch vertretbar wäre. Peng, die Münder standen offen.

Das war also vor über 25 Jahren, und es ist irgendwie beruhigend, dass wir offenbar das Ende der Fahnenstange noch nicht erreicht haben. Ganz unabhängig davon, ob ein 275-PS-Motorrad sinnvoll ist oder nicht.

In diesem Sinne wünsche ich anregende Unterhaltung mit ewig jungen Motorrädern. Ganz gleich, welcher Leistungsklasse und Darreichungsform. Blättern Sie bitte auf, „Klassik Motorrad“ Nummer 2/2026 erwartet Sie.



Mit herzlichem Gruß

Jo Soppa
Chefredakteur



42 Kawasaki Zephyr 750, ein Neo-Klassiker, der seinerseits bereits die 30-Jahre-Marke für Oldies weit hinter sich hat



76 Hans-Georg Anscheidt, der dreifache 50-ccm-Weltmeister konnte seinen 90. Geburtstag feiern. Eine Rückschau



20 Auch bei MV Agusta wurden nach dem Zweiten Weltkrieg noch kleine Motorrad-Brötchen gebacken. Mit 98 ccm



Titelbilder: Brodolini, Lütjohann, Konterflex-Studio, Witschel

88 Mit einer Dunstall-Norton Commando vom Schrottplatz ins Tal des Todes. Unter diesen Voraussetzungen ist ein ganz besonderes Motorrad-Erlebnis garantiert. Engländer-Experte Phillip Tooth hat das Abenteuer mit kleinen Einschränkungen locker durchgestanden



Fotos: Block, Lämmermann, Wagner, Witschel, Tooth, Werk

82 Auf der historischen Radrennbahn in Bielefeld trafen sich die Fans historischer Bahnrenner. Das älteste Motorrad stammte aus dem Jahr 1904



28 Mit klassischer Motorradtechnik sauschnell. Wir stellen die Sieger-Norton der Isle of Man Senior Classic-TT vor

Motorräder

6 | Benelli 900 Sei
Die italienische Traditionsmarke wollte den Japanern Paroli bieten und stellte 1972 das erste moderne Serienmotorrad mit Sechszylindermotor vor. 1978 folgte die 900er-Version

14 | Seeley-Honda CB 750 Four
Japanischer OHC-Vierzylinder im englischen Leichtbau-Fahrwerk. Das war in den frühen 70er Jahren eine brisante Mischung, die auch heute noch toll funktioniert

20 | MV Agusta 98, die Erste
DKW lieferte mit der RT 125 die konzeptionelle Vorlage, die auch bei MV Agusta in Italien für deren erstes Serienmotorrad erfolgreich aufgegriffen wurde, jedoch mit 98 ccm Hubraum

28 | Norton ES 2 500 Classic-TT
Klassische OHV-Motortechnik blitzschnell. Auf der letzten Classic-TT holte sich eine clever aufbereitete Norton in der Senior-Klasse mit antiquierter Stößeltechnik knapp den Sieg

36 | Wards Riverside-Benelli
In Amerika etikettierte man Benelli-Motorräder einfach auf den Namen einer Kaufhauskette um. Wards Riverside hört sich schön an, ein großer Geschäftserfolg wurde es nicht



42 | Kawasaki Zephyr 750
20 Jahre später nochmal: Neo-Klassiker Zephyr ganz im Stil der legendären Kawasaki Z1

Nachrichten

26 | 125 Jahre Indian-Motorräder, 50 Jahre Moto Guzzi Le Mans, Honda CB 500-Umbau von Green Island, neues Münch-Buch

Magazin

54 | UNO-Fahrwerksbau
Im Voralpenland entstehen in unscheinbarer Kulisse hervorragende Spezialfahrwerke für moderne und für klassische Motoren

36 Wards Riverside, die Benelli fürs amerikanische Kaufhaus. Bei uns ultraselten

68 | American Classics
In Amerika kannte man weder Hubraum-Steuerklassen noch hohe Spritpreise. Deshalb durften sich die Motorrad-Konstrukteure von ihren Idealvorstellungen leiten lassen

76 | Hans-Georg Anscheidt
Drei Mal wurde HGA auf Suzuki in Folge Weltmeister in der 50er-Klasse, zuvor schon war er auf der Werks-Kreidler erfolgreich. Jetzt wurde der Wahl-Münchner 90 Jahre alt

88 | Dunstall-Norton Commando 750
Rarer Tuning-Klassiker auf mörderischer Tour in das Hitzebecken der kalifornischen Death Valley-Region. Ölschwitzen ist angesagt

Szene

62 | Isny Geländefahrt
Hohe Anforderungen, ideale Wetterbedingungen und wieder eine rundum gute Stimmung. Das zeichnet die traditionsreiche Geländefahrt für Klassiker im schönen Allgäu aus

82 | Trackracer-Treffen
Nur noch wenige, historische Radrennbahnen sind in Deutschland erhalten. Bielefeld ist der Hot Spot für alle Board Track-Fans

In jeder Ausgabe

3 | Leitartikel
48 | Leserbriefe, Impressum
48 | Terminkalender
50 | Poster
53 | Klassik-Markt
96 | Lesermotorräder
98 | Vorschau
99 | Abonnement



54 Künstler arbeiten mit Farbpalette, UNO-Rahmenkünstler Klaus Wassermann mit einer Vielzahl metallener Hilfmittel

Sechs zum Ersten

Die Benelli 750 und später die 900er-Version waren die ersten Nachkriegs-Motorräder, die serienmäßig mit einem Sechszylinder-Reihenmotor ausgestattet waren. Damals eine „verrückte Idee" des Industriellen Alejandro De Tomaso. Doch die Entscheidung, Sechszylinder-Motoren zu verwenden, war nicht die einzige, die sich im Nachhinein als unglücklich herausstellte

Text: Massimo Fiorentino, Jo Soppa
Fotos: Roberto Brodolini

An der schönen Adria-Küste in Italien, im Städtchen Pesaro, erlebte die Motorradmarke Benelli anno 1911 ihre Gründung. Auch Mario Penserini stammt aus Pesaro, er ist stolzer Besitzer dieser wunderschönen 900 Sei, welche Sie auf diesen Seiten sehen: „Ich habe dieses Motorrad gekauft, weil ich überhaupt das Glück hatte, ein solches Exemplar zu finden. Der 900er Sechszylinder hat mich schon immer begeistert, seit er vorgestellt wurde, auch wenn ich anfangs nicht so sehr von der Form der Sitzbank und der über dem Tank gezogenen Kunst-

Serienmäßig kam die Benelli 900 Sei mit Sechs-in-zwei-Auspuffanlage. Für Fans gibt es sechs Röhren zum Nachrüsten