Nr. 4, Juli/AUGUST 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-Spezial:

- 220 Sport von 1935
- Sechszylinder modifiziert
- Tornado 650
- Imperiale 400

Extra: Poster Honda Dream

4 196049 507900 04

Krausers Traum: MKM 1000

Top-Boxer mit Vierventil-Technik



Begeisternd kreativ: Szene Frankreich



Gebaut für die Ewigkeit: Nimbus aus Dänemark



Suzuki-Boliden: GSX 1100 und 1400



Bayern Ballerina

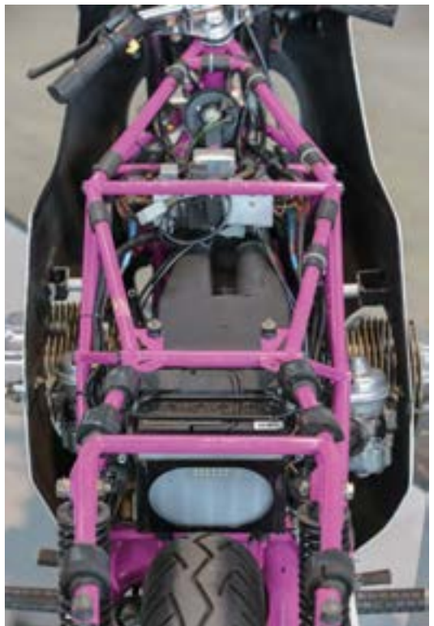
Knapp geschneidertes Rennsport-Kleid, darunter filigranes Gitterrohr-Fahrwerk. Ende der siebziger Jahre wollten ein paar Privatleute den Beweis antreten und dem BMW-Werk zeigen, wie man einen höchst begehrenswerten Edel-Boxer auf die Räder stellt. Tatsächlich wurde die MKM 1000 zur kaufbaren Realität, wenn auch in Kleinstserie

Text: Jo Soppa Fotos: MO-Archiv, Winni Scheibe, Soppa, Werk

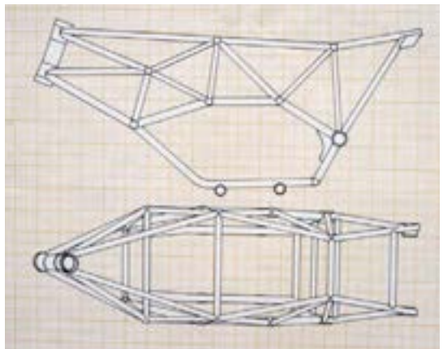
Das Kürzel MKM steht für „Michael Krauser Mering“. In dem kleinen Ort südlich von Augsburg baute der ehemalige Sandbahnfahrer, Zylinderschleifer und Motorradhändler mit seinem zunächst auf Boxer-BMWs zugeschnittenen Gepäckkoffersystem ein höchst erfolgreiches Zubehörgeschäft auf (siehe Seite 14). Mit dem erwirtschafteten Gewinn ging er seiner Leidenschaft für Motorsport als großzügiger Förderer und Sponsor umso gerner nach. Toni Mang, Hubert Abold, Gespannweltmeister Schwärzel und Rolf Biland sowie der letzte 50er-Weltmeister Stefan Dörflinger fuhren mit dem Krauser-Logo Siege und Titel ein. Ein besonderer Coup gelang dem bayerischen Macher Anfang der achtziger Jahre. Mit der MKM 1000 wurde Krauser auch noch zum Motorradhersteller. Und es war ein ganz besonderes Motorrad.

Erst wenige Jahre zuvor, 1975, waren die beiden BMW-Fans Alfred Halbfeld und Peter Zettelmayer mit einem privat aufgebauten Boxer bei Langstreckenrennen angetreten. Als versierte Techniker war den beiden Sportfreunden die BMW-Serienbasis Herausforderung und Entwicklungsobjekt in einem. Für die Langstrecken-Saison 1976 wurde deshalb ein konsequent geplantes Gitterrohrfahrwerk in Angriff genommen. Fahrwerks-Stabilität und Leichtbau sollten unter einen Hut gebracht werden. ▷





Rahmen aus 52 Stück geraden und vier gebogenen Rohrstücken in steifen Dreiecksverbänden arrangiert. An den belasteten Stellen zusätzlich mit Blechen verstärkt. Der Boxermotor war in Gummielementen aufgehängt, also nicht als tragendes Bauteil integriert. Die Verpackung entwickelte BMW-Designer Franz Wiedemannn



Wieder zu Hause

Gebaut in Pesaro, dem Firmensitz von Benelli, wechselte das schmucke Sportmodell mehrmals den Besitzer und zog oft um. Beim letzten Kauf wurde sie komplett zerlegt und in Kartons verpackt. Nach über zweijähriger Restaurierung ist sie nun, fast hundert Jahre alt, zurück in Pesaro und erfreut ihren neuen Besitzer

Text: Massimo Fiorentino Fotos: Roberto Brodolini



Edle Motortechnik. Der Antrieb der obenliegenden Nockenwelle erfolgt über eine Zahnradkaskade

Giuseppe und Giovanni Benelli, die beiden ältesten Brüder einer sechsköpfigen Familie, verloren 1907 ihren Vater. Dank der finanziellen Unterstützung ihrer Mutter Teresa, die Land verkaufte, um das nötige Kapital aufzubringen, eröffneten sie 1911 eine Autowerkstatt in Pesaro. Nach dem Ersten Weltkrieg wollten die Brüder ihr Geschäft ausbauen. 1919 entstand das Projekt für einen 75 ccm großen Zweitaktmotor. Das erste vollständige Motorrad kam 1921 auf den Markt. 1927 gesellte sich zum exzellenten 147-ccm-Zweitaktmodell die 175er-Viertaktmaschine mit ihrer exklusiven ohc-Kaskadensteuerung in den Versionen Turismo, Sport, Lusso und Monza. 1934 folgte die 220er: Sie besaß den gleichen Motor wie die 175er, jedoch mit dem maximal möglichen Hubraum. Aus Marketinggründen trug sie die Bezeichnung 250, die auch auf dem Windabweiser am vorderen Kotflügel zu sehen war. 1936 wurde die 220er durch eine „echte“ 250er ersetzt. Auf diesen Seiten präsentieren wir eines der letzten produzierten 220 Sport-Modelle, das heute deutlich seltener ist als sein Schwestermodell, die 220 Turismo,

Dauerläufer

Die Dänen Peder A. Fisker und sein Sohn Anders hatten ab 1934 mit ihrem jahrzehntelang gebauten Vierzylindermodell Nimbus II einen dänischen Evergreen erschaffen. Ein Motorrad, wie ein guter Gebrauchsgegenstand. Zuverlässig und langlebig



Text: Marina Block Fotos: Block, MSC Herford, Werk

Wo gibt es das heute noch: Einen Hersteller, der bei der Konzeption seines Produktes eine möglichst lange Nutzungsdauer einplant. Im Falle der Nimbus trifft das zu. Ein konsequent durchdacht gestaltetes Motorrad, das in der Lage war, die Transport-Ansprüche seiner Besitzer über Jahrzehnte zufriedenstellend zu erfüllen. Gerade so, wie beim legendären Model T von Ford. Das Prinzip hatte auch bei den Dänen bis 1960 bestens geklappt, auch wenn die Produktionszahlen von um die 13 000 Exemplare keineswegs mit dem Millionen-Erfolg des Ford zu vergleichen sind.

Wie gut die Nimbus war, zeigt sich auch daran, dass noch heute mehr als ein Drittel der Nimbus II-Gesamtproduktion am Laufen ist. An der Grundkonstruktion des Modells mit längs eingebautem Vierzylindermotor, per Königswelle getriebener Nockensteuerung, Kardanantrieb zum starr aufgenommenen Hinterrad, Teleskopgabel und grundsolidem Flachstahlrahmen hielt man über die gesamte Produktionsdauer konstant fest.

Damit sich eine weitere Nimbus in diese illustre Gesellschaft der noch agilen Fahrzeuge einreihen konnte, haben einige Mitglieder des MSC Herford ein schönes Exemplar von 1948 restauriert und wieder fahrbereit gemacht.

Etwas zur Historie

Angefangen hatte alles 1919, als die für ihre Staubsauger und Elektromotoren bekannte Firma Fisker & Nielsen (später Nilfisk) auf die Idee kam, auch ein Motorrad herauszubringen. Bereits die bis 1928 angebotene Nimbus I besaß einen Vierzylindermotor und einen Kardanantrieb. Allerdings war ihr Erscheinungsbild durch den dicken Zentralrohrrahmen mit dem darin integrierten Tank etwas ungewöhnlich und bescherte dem Modell bald den Spitznamen „Ofenrohr“. Technisch war der Erstling mit Hinterradfederung und Mittenlager für die Kurbelwelle dem Nachfolgemodell sogar überlegen. Doch der für die wirtschaftlich herbe Zeit zu hohe Preis vereitelte den Verkaufserfolg. Daher machte man bei Fisker & Nielsen erst einmal ein paar Jahre Pause in Sachen Motorrad und



Vier Zylinder, längs eingebaut, Ventiltrieb per Königswelle, Kipphebel offen liegend und Flachstahl als wesentliches Material für das Fahrgestell. Die dänische Nimbus ist fraglos ein eigenartiges Produkt und insofern auch eine ideale Gespannmaschine

Brummhummler

Sie ist die letzte ihrer Art. Danach gab es fette Vierzylinder im traditionellen Doppelschleifenrahmen nur noch als neoklassischen Aufguss. Die Suzuki GSX 1100 E ist eine beeindruckende Erscheinung und mit über 40 Jahren auf dem Buckel ein veritables Liebhaberstück. Verkannt wird sie noch immer

Text: Jo Soppa Fotos: MO-Archiv, Werk



Das maskuline Styling der GSX 1100 E sollte Mitte der achtziger Jahre Modernität ausdrücken. Brutal das Breitwand-Rücklicht „hinter Gittern“. Gefallen hat das damals kaum. Heute sagt man: Ist gut gealtert

Französische Spezialitäten

Der „Salon 2 Roues" in Lyon hat sich zur Motorrad-Leitmesse in Frankreich entwickelt. Kaum eine andere internationale Zweiradmesse bietet so viel Leidenschaft und ein vergleichbar breites Spektrum an hochinteressanten Sonderausstellungen. Auch für Klassikfreunde ist jede Menge interessanter Stoff geboten

Text und Fotos: Klaus Nennewitz

Ein unerwarteter Anruf aus Frankreich, von den Kollegen des Klassik-Magazins „Moto Legende". Wir plaudern über die guten, alten Zeiten, und schließlich bekomme ich den Tipp, ich solle den Besuch des „Salon 2 Roues" in Lyon mal einplanen. Dort würden reichlich positive Klassik-Vibes auf mich warten.

Im Frühjahr fand die 33. Ausgabe dieser Motorradmesse in der drittgrößten französischen Stadt am Zusammenfluss von Rhône und Saône statt. Organisiert wird sie von Jack Monchanin, der seit dem Jahr 2000 das Ruder übernommen hat. Ein bisschen Statistik: 150 000 Quadratmeter Ausstellungsfläche verteilt auf sieben Hallen und Freiflächen, 800 Aussteller mit insgesamt 17 000 Motorrädern. Dazu 80 Sonderausstellungen, zwölf Asphalt- und Offroadstrecken für Testfahrten und Rennen sowie relativ zivile Eintrittspreise von 17 Euro im Vorverkauf, das Parkticket kostet 12 Euro.

Mittwochnachmittag öffnete die Messe bis 22 Uhr nur für Fachbesucher, da tummelten sich 4000 Leute in den diagonal angeordneten, Labyrinth-ähnlichen Hallen, in denen die Orientierung etwas schwer fällt. Aber schon der allererste Eindruck war überwältigend: Direkt vom Nebeneingang steuerte man auf eine Boxautoanlage zu, auf deren Fahrfläche circa 50 Honda Dax und Monkey-Modelle ausgestellt

Louis Boccardo, Dominique Favario und Thierry Grange produzierten nahe Chambéry zwischen 1982 und 1983 rund 400 BFG 1300 mit dem luftgekühlten Vierzylinder-Boxermotor aus dem Citroën GS/GSA mit 1299 ccm, circa 70 PS, Fünfganggetriebe und Kardanantrieb (oben). Rechts: Designer Thierry Henriette hat die Rechte an Brough Superior und produziert handgefertigte Maschinen mit Optik der 1920er/30er Jahre in einem Hitech-Fahrwerk mit eigenem V-Twin Motor



Kaum zu sehen. Hydraulikmotor im Vorderrad. Temperatursensoren überwachen das System. Bis zur Serienfertigung reichte es nicht

Ducati-Allrad

Text:
Klaus Nennewitz,
Jo Soppa

Fotos:
Nennewitz, Werk

Auf den ersten Blick schaut das Motorrad aus, wie eine serienmäßige Ducati 998. Erst bei genauem Hinsehen erkennt man an der Vorderradgabel technische Ungereimtheiten. Vor 20 Jahren hat man in Bologna den Allradantrieb an einem Sportmotorrad erprobt. In Serie ging er - noch - nicht



2002 löste die Ducati 998 die von der ursprünglichen 916-Reihe ausgehende 996 mit neuem Testastretta-Twin ab. Sein Mehr an Drehmoment bot sich für das spätere Allradexperiment an

Motorrad und Allrad, da denkt der Szenekenner sofort an die amerikanische Marke Rokon. Bis heute werden in Rochester allradgetriebene Motorräder für extremen Geländeeinsatz hergestellt. Und das seit 1958. Die Rokon ist allerdings ein spezielles Gefährt, eher ein Arbeitsgerät für Forstarbeiter, denn ein Offroad-Motorrad im sportlichen Sinne. Entsprechend gering ist die Verbreitung der vorne wie hinten per Kette angetriebenen Konstruktion. Immerhin darf der Hersteller stolz verkünden, nach wie vor der einzige Anbieter eines Allrad-Motorrads auf dem Markt zu sein.

Was nicht heißt, dass andere Motorradfirmen das Allradthema hartnäckig ignoriert hätten. Im Gegenteil. Ducati experimentierte auch mit einer zweiradgetriebenen Version der 998, die letztlich eine im Hubraum erweiterte 916 war. Das von Ducati verwendete Antriebssystem stammte von Öhlins, also jener ursprünglich schwedischen Marke, die in erster Linie für ihre Gabeln und Federbeine bekannt ist. Die Federbewegungen der Räder werden bekanntlich auf ölhydraulischen Wege gedämpft, und Hydraulik ist auch beim Öhlins-Allradsystem mit im Spiel.

Als ideales Testfeld boten sich damals die populären Wüstenrallies an. Im Jahr 2004 erzielte Öhlins mit Yamaha als Partner einige Achtungserfolge bei der Rallye Paris-Dakar. Das machte auch die Entwickler in Bologna neugierig. Ducati testete den Allradantrieb in den Sportmodellen für die Straße. Die Kraftübertragung bestand aus einer vom Ducati-Twin angetriebenen Hydraulikpumpe, die das Öl über Schläuche zu einem im Vorderrad angebrachten Hydraulikmotor leitete. Die Pumpe und der Hydraulik-Motor arbeiteten mit gleichen Pump-Volumina, so dass, wenn sich die beiden Räder mit der gleichen Geschwindigkeit drehten, praktisch kein Drehmoment auf das Vorderrad übertragen wurde. Wenn sich jedoch das Hinterrad schneller als das Vorderrad drehte, also in den Schlupfbereich geriet, wurde der Ölfluss von der Pumpe zum Hydraulik-Motor im Vorderrad größer. Der Motor konnte somit die angelieferte Ölmenge nicht mehr kompensieren. Der anwachsende Druck übertrug sich somit als wirksames Drehmoment auf das Vorderrad. Deshalb wurde das System erst aktiviert, wenn man im Grenzbereich fuhr, dann war die Traktion am Vorderrad deutlich zu spüren.

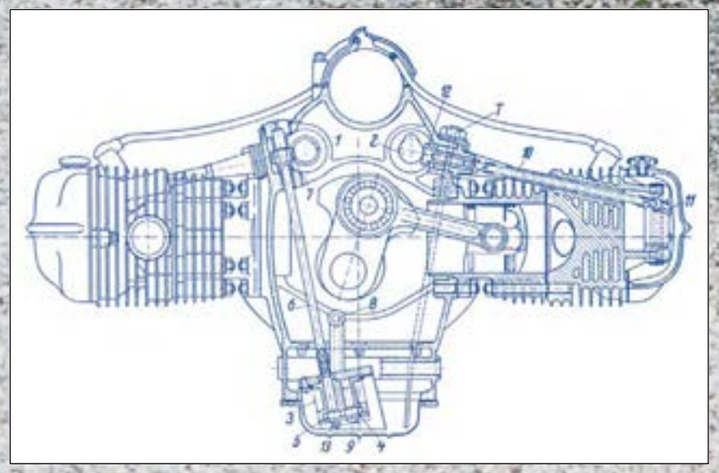
Die Idee wurde aber nicht weiter verfolgt, da es kompliziert in der Anwendung war und die ungefederten Massen am Vorderrad durch den im Rad integrierten Hydraulikmotor und die steifen Ölleitungen erheblich zunahmen und dabei auch die Gabel schwergängiger machten. □

Text: Jo Soppa

Fotos: Konterflex Studios,
BMW Group Archiv

BOXER-QUEEN

Kurz vor dem Zweiten Weltkrieg griff die damals noch junge Motorradfirma BMW zu modernen Marketingmaßnahmen. Im Werk wurde auf Basis der R 51 eine Kleinserie für Nachwuchs-Rennfahrer aufgelegt. Das Resultat wurde auch ein ästhetisches Glanzstück der Marke



Fahrwerksseitig wie der Werksrenner von Schorsch Meier, jedoch mit dem getunten ohv-Boxer der R 51 ausgestattet. Anno 1939 dennoch der Traum für etliche Nachwuchsrennfahrer, und heute dank minimaler Verbreitung Glanzstück jeder BMW-Sammlung. Besonderheit der Boxers sind die zwei dicht an die Zylinder gerückten Nockenwellen

Nürnberger G'schichten



Zeitdokument. Unter Regie des Flick-Konzerns wurden die Marken DKW, Victoria und Express 1958 zur Zweirad-Union

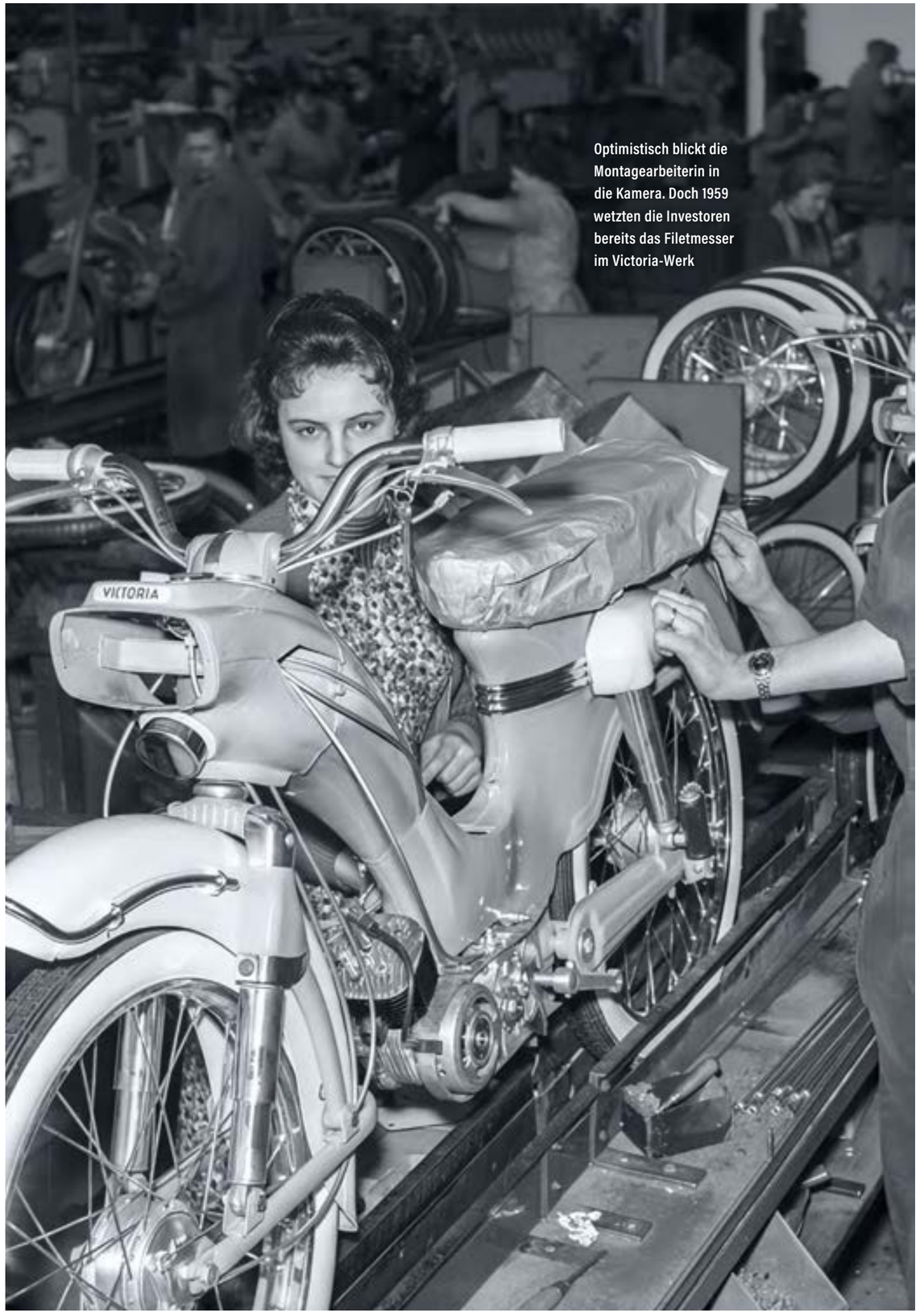
Wäre die Zweiradschmiede Victoria noch aktiv, würde sie heuer das 140-jährige Firmenjubiläum und 125 Jahre Motorradbau mit einem großen Festakt begehen. Doch der Niedergang begann bereits in den 50er Jahren. Unser historischer Bilderbogen von 1959 dokumentiert die letzten Blüten der Firma

Text: Jo Soppa Fotos: T&T-Archiv, Werk

Ende des neunzehnten Jahrhunderts zählte Nürnberg zu den Fahrrad-Hochburgen in Deutschland. Auch Max Frankenburger und Max Ottenstein gehörten zu den damaligen Hochrad-Freunden. Ottenstein nahm sogar aktiv an Radrennen teil. Beide waren Mitglieder im „Nürnberger Veloziped-Club". Ottenstein, stets an technischen Aspekten interessiert, fand im Kaufmann Frankenburger für eine anvisierte Geschäftsgründung im jungen Fahrradgeschäft die ideale Ergänzung.

Im Jahr 1886, also vor genau 140 Jahren, gründeten die beiden Radsport-Freunde ihre Firma. Ziel war es, eigene Hochräder anzubieten. Dank lebendiger Nachfrage lief das Geschäft blendend an, und schon bald musste expandiert werden. Bereits zwei Jahre nach der Gründung werkelten 150 Leute in der Firma. Der Erfolg hielt an, vor allem auch, weil man rechtzeitig auf den Bau der nun per Kette angetriebenen Niederfahrräder umgeschwenkt hatte.

Der Markenname „Victoria" wurde am 15. November 1895 aus der Taufe gehoben. Als Aktiengesellschaft akkumulierte die Firma frisches Kapital für weiteres Wachstum, hatte nun aber auch den Wünschen der einflussreichen Aktionäre zu entsprechen. Aufträge aus Armeekreisen sicherten der Firma weitere Umsätze. ▷



Optimistisch blickt die Montagearbeiterin in die Kamera. Doch 1959 wetzten die Investoren bereits das Filetmesser im Victoria-Werk

Dave Richardson mit seiner James Model 12 Sports Twin aus dem Baujahr 1928

Altensport

Text und Fotos: Uli Cloesen

Jedes Jahr im Oktober organisiert der Canterbury-Zweig des Vintage Car Club of New Zealand (VCC) die Girder Fork Motorcycle Rallye in Christchurch auf der Südinsel Neuseelands. Rüstige 100-Jährige auf und mit zwei Rädern sind willkommen

Die Veranstaltung zu Beginn des neuseeländischen Frühlings ist seit Jahrzehnten Bestandteil des regionalen Kalenders für historische Fahrzeuge. Die Rallye richtet sich gezielt an Eigner von Motorrädern mit sogenannter Trapez- oder auch Druid-Gabel („Girder Fork“). Diese Bauart mit vier kurzen Längslenkern an der Lenkaufnahme war bis in die 1930er Jahre weit verbreitet, bevor sich hydraulisch gedämpfte Teleskopgabeln oder Schwinggabeln als technischer Standard durchsetzten. Die Girder-Konstruktion besteht typischerweise aus geschweißten oder gelöteten Rohrträgern für die Radaufnahme. Ebenso gebräuchlich waren tiefgezogene Blechteile. Längslenker und eine zentral angeordneten Feder sind für das Schlucken der Fahrbahnstöße zuständig, bessere Modelle verfügten noch über eine einstellbare Reibungsdämpfung. Das uralte Grundkonzept hat sich noch bis in die jüngere Vergangenheit bewährt, etwa als Duolever bei den großen Mehrzylinder-BMWs.

Die 190 Kilometer lange Rallye ist traditionell als zweitägige Ausfahrt konzipiert. Gefahren wird auf öffentlichen Straßen der Region Canterbury, häufig mit einer Streckenführung über



Längslenkerhebel plus Federn. Das schluckt Fahrbahnstöße. Die ersten Motorrad-Federungssysteme entwickelten sich aus den Grundlagen der Fahrradtechnik heraus