Nr. 5, September/OKTOBER 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

125 Jahre Indian
NEW ZEALAND INDIAN OWNERS 2025
INDIAN

4 196049 507900 05

Über 50 Jahre in Erstbesitz: Honda CB 750 Four Ständig verbessert





Starkes Gespann: Vincent Rapide C



Robuster Drilling: Triumph Trident 900



Feinste Mechanik: Egli-Ducati 900

Espresso

Text:
Jo Soppa

Fotos:
MO-Archiv

Die erste Egli war mit einem V-Twin ausgestattet. Am häufigsten steckte ein Vierzylinder von Honda oder Kawasaki im Schweizer Zentralrohrrahmen. Besonders eindrucksvoll geriet die Hochzeit mit dem Ducati-Königswellen-Twin. Vor 40 Jahren ging diese Version an den Start. Kostenpunkt 25 000 Mark



Das dicke Zentralrohr fasst den Lenkkopf mit eisernen Faust, die Motorstreben sind zusätzlich mit Knotenblechen verstärkt. Resultat ist ein verwindungssteifes Gebilde, hergestellt mit vergleichsweise einfachen Mitteln. Die Maxime bestmöglicher Steifigkeit findet sich auch an der Egli-Telegabel



Expansionskammer dicht am Zylinderkopf, servicefreundlicher Seitenventiltrieb und Handschaltung

Schräges Intermezzo

Text:
Gerfried Vogt-Möbs

Fotos:
Ariel, Vogt-Möbs

Legen statt stellen: Die Idee, Einzylinder-Motoren mit großem Hub nicht klassisch-aufrecht, sondern gekippt ins Chassis einzubauen, machte Anfang der dreißiger Jahre Schule. Auch der englische Hersteller Ariel mischte mit

Siggi kickt, Chloe hustet. Einmal, zweimal, dann blubbert der 95 Jahre alte Seitenventiler plötzlich los. Dumpf, langsam, aber unaufdringlich. Pustet währenddessen allerdings schier endlose Ölwolken in die blitzblanke Atmosphäre des Mai-Feiertages hier im strahlend blauen Kärnten. „A bisserl Öl, des muss hold aussi“, erklärt der Besitzer ungerührt, der heute die über den Winter eingemottete Ariel zur ersten Ausfahrt des Jahres ins Freie gerollt hat. Ein kurzes Schaulaufen zum Mai-Frühstück in der alten Dorfstraße, quasi Österreichs last Topmodell für altes Eisen. Die Oldtimer-Gäste wundern sich zwar, aber Schall und Rauch sind heute erlaubt.

Los geht’s. Die Schaltkulisse seiner letzten Neuerwerbung, an die der Klagenfurter über Beziehungen zum englischen Ariel Owners Club im Jahr 2018 geriet, ist zwar wegen des langen Gestänges und der Umlenkung alles andere als exakt, die mit Kork-Lamellen bestückte Kupplung trennt aber auch im kalten Zustand halbwegs sauber, und nach den ersten Schaltvorgängen durch die vier Zahnradpaarungen aus Burman-Fertigung hat die doppelte Zahnradölpumpe den Ölsumpf wieder auf ein normales Level ausgesaugt.



Typisch englische Trockensumpfreaktion: Wenn der Motor einige Zeit steht, kann das Kurbelwellengehäuse wie hier mit Öl volllaufen. Der Seitenventiler wird kurzzeitig zur Nebelmaschine, der Restaurator sieht das gelassen

Materialbedingte Ausfälle

Das war nicht immer so: Gerade die Förderpumpe hatte nicht nur dem Kärntner Besitzer Kopfschmerzen bereitet und dem Pleuel an der Kurbelwelle zuvor einiges an Material abverlangt: Aber nicht der Schneckenantrieb dort, sondern das Radwerk innen hatte blockiert. „Das Pumpengehäuse ist aus sprichwörtlichem Schrottmetall gefertigt und dehnt sich mit der Zeit leider aus“, kommentierte Chloes Vorbesitzer aus Neuseeland, der die seitengesteuerte Ariel über vierzig Jahre lang gefahren war und seinem Nachfolger einen umfangreichen, drei Seiten langen Brief mit Tipps und Wartungsideen hinterließ. Aber Siggi hatte den Pleuellagerschaden nach dem Kauf bereits selbst entdeckt, bevor er ihn hörte.

Markenfreund Gernot Springer hatte für solche Fälle eine Abziehvorrichtung des störrischen Bauteils aus dem Motorgehäuse entwickelt. Seit 2019 versorgt nun eine neue Ölpumpe aus tschechischer Fertigung die rollengelagerte

Eric Keckhoff hat eine wahre Enthusiastenaufgabe vorbildlich gemeistert. In rund zehnjähriger Arbeit hat er auf Basis eines Mark 1-RG 500-Produktionsrenners eine detailgetreue Replika von Sheenes einstiger Werksmaschine erstellt. Dabei konnte er für das Fahrwerk sogar einige Komponenten der Werks-Suzukis auftreiben

Meisterzahl

Text:
Jo Soppa

Fotos: Dennis Witschel

Wer hätte sie nicht gerne in der Garage? Die Suzuki RG 500, mit der Barry Sheene im Jahr 1976 seine erste Weltmeisterschaft errungen hat. Ein Fan hat sich den Traum erfüllt und den Renner bis ins Detail akribisch nachgebaut





AB WERK





Einmal Zeitreise in die 60er Jahre, und neue Teile kaufen. Bei Paton steht quasi die Zeitreisemaschine. Dort gibt es neue Doppelduplex-Bremsen in Fontana-Stil und selbstverständlich auch den mechanischen Renndrehzahlmesser von Veglia

So etwas darf es nur in Italien geben. Auch rund 60 Jahre nach der Präsentation kann man beim Hersteller Paton noch immer den in Handarbeit erstellten Werksrenner bestellen. Damals als Antwort auf Agostinis MV Agusta gedacht, erfreut der 500er-Twin heute im Klassik-Sport

Text: Jo Soppa

Fotos: Zamponi, Werk

KÖNIGSKLASSE

Dieses englische Motorrad dürfte wohl auch heute noch der Traum eines jeden Motorradfans mit Sinn für Klassiker sein. So erging es auch dem heutigen Besitzer des abgebildeten Vincent-Rapide-Gespanns. Er weiß das kraftvolle Design, die Leistungsstärke und die Exklusivität dieses außergewöhnlichen Motorrads zu schätzen

Dank robuster Girdraulic-Vorderradführung macht die Vincent auch im Gespannbetrieb eine gute Figur. Dazu passt der satt durchziehende 1000-ccm-V-Twin

Text und Fotos: Marina Block

Die erste Version der Rapide war anno 1936 startklar. Der Legende nach entstand das Modell eher zufällig, als die Zeichnungen des neu konstruierten Einzylindermotors so übereinander rutschten, dass die fertige Skizze für einen V-Twin bereits wie ein schicksalshafter Fingerzeig durchschien. Daraus sollte sich das schnellste Serienmotorrad der Welt entwickeln. Es sei nur an den US-amerikanischen Rekord für Motorräder erinnert, den Rennfahrer Rollie Free im Jahr 1948 auf einer V2-Vincent mit 241,9 km/h brach. Oder an die stromlinienförmig verkleidete Black Lightning, die, pilotiert von Russel Wright 1955/56, den absoluten Motorrad-Geschwindigkeitsrekord mit 298 km/h hielt. Oder an die Black Shadow, die 1952 auf der Bahn in Montlhéry acht neue Temporekorde aufstellte. Stoff für Legenden.

Nicht nur Sporterfolge, auch das fortschrittliche Design sowie die Qualität und Präzision der Konstruktion mit ihren vielen innovativen Elementen beeindruckte. Und so ist es auch leicht nachzuvollziehen, dass die britische Nobelmarke Vincent zum Inbegriff von Leistungsfähigkeit, Innovation und Noblesse auf zwei Rädern avancierte. Das weltweit teuerste Serienmotorrad war die V2-Vincent im Laufe ihrer Bauzeit allerdings auch, was schließlich 1955 mit den Ausschlag zum Ende der Produktion beisteuerte. ▷







Die Rennläufe waren dem kürzlich verstorbenen Messemacher und „Klassikwelt-Erfinder" Roland Bosch gewidmet. John Smite genießt mit seinem Schmiermaxe die Ovationen. Die Ducati im Hailwood-Design und die Sport AWO warten auf ihren Renneinsatz











Am Ace Café-Stand wurden italienische und britische Raritäten präsentiert. Die Vincent im unangetasteten Scheunenfundzustand ließ einschlägig veranlagte Herzen höher schlagen. Die Herkules Wankel IG zeigte tiefe Einblicke ins Innere, und eine Wankelmaschine wurde auch in der Rennversion um den Kurs gejagt. Traditionell gut vertreten auf der Klassikwelt waren seltene Harleys im Vintagezustand ohne Chinesen-Chrom. Mit einem liebevoll geschmückten Oldtimer machte die Obst- und Gemüseregion Bodensee auf sich aufmerksam

Lichtgestalten

Auf der Klassikwelt Bodensee in Friedrichshafen drehte sich alles um die klassische Mobilität — zu Lande, zu Wasser und in der Luft. Wir haben uns auf die zwei- und dreirädrigen Lichtgestalten im Scheinwerferlicht konzentriert

Text und Fotos:
Jochen Persy

Im Vergleich zu anderen Retromessen stellt die Klassikwelt in Friedrichshafen einen besonderen Event dar. Hier stehen die Fahrzeuge nicht nur aufpoliert im Rampenlicht, sondern dürfen im Laufe der Veranstaltung auch einmal zeigen, wie sich so ein Teil anhört und riecht. Ob klassische Flugzeuge, alte Rennwagen oder Rennmotorräder – auf dem Gelände der Messe gibt es die Fahrzeuge zum Erleben für alle Sinne.

Diese Demonstrationsläufe ergeben einen deutlichen Besuchsanreiz, den andere Messen in dieser Form nicht bieten. Der Demokurs ist seit Jahren durch die Einbeziehung einer öffentlichen Straße deutlich gewachsen und damit auch für die Fahrer attraktiver geworden. Viele Besucher dieser Messe reisen mit dem Oldtimer an, und so entstehen bunte Ausstellungshallen mit Besucherfahrzeugen – von perfekt restauriert bis trashig. Viele Besucher



Motorrad-Aktivistinnen anno 1916. Die Schwestern Augusta (rechts) und Adeline Van Buren wollten mit ihrer Amerika-Durchquerung auch politisch wirksame Zeichen setzen

Von Küste zu Küste

Vor 110 Jahren wollten zwei Schwestern der Öffentlichkeit zeigen, was Frauen so alles drauf haben. Sie durchquerten den nordamerikanischen Kontinent auf Indian-Motorrädern, angetrieben von den damals neuen Powerplus-Twins

Text: Jo Soppa Fotos: Werk, W.A. Hughes, Van Buren LLC

Heutzutage erscheint es erstaunlich, aber vor dem Ersten Weltkrieg war Indian der größte Motorradhersteller der Welt. Und im Rennsport erfolgreich obendrein. In der Höhle des britischen Löwen, auf der Isle of Man, heimste Indian 1911 in der Seniorklasse die Plätze eins bis drei ein. Damals wurde das Rennen zum ersten Mal auf dem großen, 60 Kilometer langen Inselrundkurs gefahren. Die gesamte europäische Motorradszene war nach dieser Premiere regelrecht geschockt. Zur Ehrenrettung sei jedoch angemerkt, dass damals der Engländer Oliver Godfrey im Sattel der Sieger-Indian saß. Er legte die rund 300 Kilometer lange Renndistanz auf einem Streckenbelag aus gewalztem Schotter mit dem 584 ccm großen Indian-V-Twin übrigens mit einem Rundenmittel von 75 km/h zurück.

Spektakuläre Aktionen jeglicher Art halfen in diesen Pioniertagen der neuen Motortechnik und sämtlichen Fahrzeug-Herstellern zur wichtigen Aufmerksamkeit in der öffentlichen Wahrnehmung. Noch vor Rennsiegen garantierten

Urwüchsige Landschaft, Straßen, wie vor 100 Jahren. Das neuseeländische Hinterland ist für Indian-Klassiker wie gemacht

Vulkane und V-Twins

Auch am anderen Ende der Welt, in der Urlandschaft von Neuseeland, feiert man das 125-jährige Bestehen der Marke Indian. Und das auf eine ganz besondere Art und Weise. Fans der Marke reisten auch aus Deutschland an

Text: Uli Cloesen Fotos: Cloesen, Rob McIntyre