Nr. 6, November/DEZEMBER 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

Poster: Moto Guzzi Le Mans

4 196049 507900 06



50 Jahre: BMW R 100



Schönheitskönigin: Ducati TT2



Dakar-Klassiker: Yamaha XT 500 und Co



Norton-Hommage: Die Neo-Commando



Optimal integrierte die R 100 RS den Fahrer ins Motorrad. Bei BMW bedeutete technologische Überlegenheit anno 1976 nicht nur Leistung, sondern vor allem überragende Fahrbarkeit, und das Topmodell überzeugte dabei in jeder Beziehung

Der volle BOXER

In den siebziger Jahren war Hubraum durch nichts zu ersetzen, und auch BMW legte für seine neue Modellreihe eine Schippe drauf. Vor genau 50 Jahren versprachen die Strich-7-Modelle mit rund 1000 ccm Hubraum mehr Drehmoment und Leistung, vor allem aber bislang ungeahntes Prestige

Text: Andreas Illg Fotos: Archiv T&T, Werk

Erst drei Jahre waren vergangen, als BMW im September 1976 auf der IFMA, der internationalen Fahrrad- und Motorrad -Ausstellung in Köln, das bisherige Topmodell, die R 90 S und mit ihr alle anderen Modelle der Strich-6-Baureihe offiziell ablöste. Die sportliche R 90 S hatte 1973 auf Anhieb für Furore gesorgt. Weltweit weckte sie frisches Interesse an den bayerischen Motorrädern, und die Verkaufserwartungen wurden weit übertroffen. Mit der modisch-raffiniert in „Daytona orange“ glänzenden Lackierung und der markanten Cockpitverkleidung hatte BMW den harten, hauptsächlich japanischen Mitbewerbern endlich etwas entgegen zu setzen.

Nach langen Jahren des schleichenden Niedergangs verbuchte BMW wieder steigende Verkaufszahlen, und die Zeichen standen auf volle Kraft voraus. Erst zu Beginn des Jahres 1976 war die BMW Motorrad GmbH vom Automobilgeschäft der BMW AG ausgegliedert worden, um sich eigenständig voll und ganz auf das Motorradgeschäft konzentrieren zu können. Das zeigte schnell Wirkung, denn noch im selben Jahr überraschte BMW die Motorradwelt erneut mit einer bahnbrechenden Neuvorstellung. Die R 100 RS erreichte als erstes Serienmotorrad mit einer aerodynamisch im Windkanal geformten Vollverkleidung noch viel mehr Aufmerksamkeit wie nur drei Jahre zuvor die R 90 S. Beide Modelle entstammten der genialen Feder des BMW-Designers Hans A. Muth.

Gleich fünf neue Modelle wurden auf der damals wichtigsten europäischen Motorradmesse präsentiert. Dabei standen die R 60/7 und die R 75/7 ganz im Schatten der brandneuen 1000er-Modelle. Doch selbst die überzeugend puristische R 100/7 und die sportliche R 100 S wurden durch die fulminante R 100 RS zu Nebenschauplätzen degradiert. Im Dauer-Blitzlicht der staunenden Fotografen, Journalisten und Besucher überstrahlte die RS alle anderen Neuheiten.

In nobel-mattem Hellblaumetallic schimmerte die R 100 RS in ihrer schlicht

Traum Teil

Es gibt Chancen, die tun sich vielleicht nur einmal im Leben auf. Und eine TT2 in unberührtem Zustand besitzen zu können, ist für einen Ducati-Fan so eine Chance. Diese rollende Legende markiert neben den glorreichen Rennerfolgen wie kein anderes Motorrad der italienischen Marke den Übergang in die Moderne

Text und Fotos: Uwe Lütjohann



Kult-Ducati auf geheiligtem Boden. Jens Doose schiebt seine TT2 aus jener Werkstatt, in der früher an Rötger „Brösel“ Feldmanns legendärer Horex geschraubt wurde

Mit wertvollen Rennmaschinen verhält es sich oft so: Wenn man nicht gerade mit dem berühmten goldenen Löffel im Mund geboren wurde, kann man sich in jungen Jahren so ein Gerät absolut nicht leisten, so gern man es auch hätte. Und im fortgeschrittenen Alter könnte man es sich leisten, doch dann ist das Fahren oft weniger wichtig, als die Pretiose endlich zu besitzen und die Optik und den Sound des Motors zu genießen.

So ging es auch Dr. Jens Doose aus Schleswig-Holstein. Früher war die TT2 ein unerreichbarer Traum, der durch ein zufälliges Zusammentreffen plötzlich realisierbar wurde. Eine absolut originale und unverbastelte TT2 nach Hause führen zu können, ist für einen Ducati-Freak in etwa dasselbe wie für einen Briefmarkensammler, eine blaue Mauritius im Nachlass des Großvaters zu finden. Dieses legendäre Rennmotorrad markiert exakt den Beginn der Moderne für Ducati. Erstmals sorgte kein Königswellenmotor in einer Rennmaschine für den Vortrieb, sondern der neue moderne V2-Motor der Pantah mit desmodromischer Ventilsteuerung und Zahnriemenantrieb. Außerdem war sie wohl auch die erste Ducati-Rennmaschine mit dem charakteristischen Gitterrohrrahmen. ▷



Nürnberger Rarität

Die meisten Szenekenner verbinden den Markennamen Hercules mit 50er-Mopeds und Kleinkrafträdern. Doch vor dem Krieg war das anders. Da wartete eine kernige 350er-Sportmaschine auf zahlungskräftige Kundschaft

Text und Fotos: Marina Block

Hochwertige Verarbeitung und exzellente Qualität der verwendeten Komponenten sind Oldtimer-Fan und Mechanikermeister Christian sehr wichtig. Seine Liebhaberstücke sollen nicht nur selten und historisch interessant sein, sondern auch Ansprüche an technische Klasse erfüllen. Auf die Hercules S35/4 Geländesport aus dem Jahr 1935 mit ohv-Bark-Motor trifft all dies zu. Das in nur 73 Exemplaren gebaute Geländesport-Modell zählt sicherlich zu den formschönsten Stücken der Nürnberger Marke Hercules aus dieser Zeit.

Motorräder baute die 1886 als Fahrradmanufaktur gegründete Firma Hercules in den 1930er Jahren noch gar nicht so lange. 1905 hatte der Gründer Carl Marschütz zusammen mit seinen Brüdern Heinrich und Ernst mit der Produktion eines ersten, mit einem belgischen FN-Motor bestückten Motorradmodells begonnen, aber bereits zwei Jahre später wegen der ersten Motorradkrise kurzerhand damit aufgehört. Rüstungsgüter verkauften sich besser. Erst 1928, als Motorräder bis 200 ccm Hubraum steuer- und führerscheinbefreit wurden, stieg die Familie Marschütz wieder als Konfektionär in die Motorradproduktion ein.

Als 1933 die Nationalsozialisten an die Macht kamen, durften bald nur noch deutsche Motoren verwendet werden. Das stellte die Motorradkonfektionäre im „Reich“ vor Schwierigkeiten. Ab 200 ccm Hubraum hatte Hercules bis dato die günstigen, guten und in großen Stückzahlen vorhandenen JAP-Motoren verwendet, und die waren nicht so einfach zu ersetzten. Zwar wich Hercules, wie viele andere deutsche Konfektionäre auf Motoren etwa von Bark, Küchen oder Columbus aus. Da das aber viele taten, war die Menge begrenzt.

Sportmotoren englischer Produzenten hatten außerdem meist ein gewisses Niveau, das nicht so leicht zu erreichen war. Aber egal welcher Motor verwendet wurde, bei Hercules wurde jedes Triebwerk harmonisch mit den exzellenten Fahrwerken des Herstellers abgestimmt. Diese waren sehr solide konstruiert, mit hochwertigen Komponenten versehen und sehr haltbar. Die Qualität von Hercules-Fahr-



Unter Führung der Nationalsozialisten ging es in Deutschland nach der Weltwirtschaftskrise nach planwirtschaftlichem Muster voran. Die zunächst positive Aufbruchstimmung lässt sich auch an den wertvollen Details der 1935er Hercules ablesen. Die patentierte „Tiger-Gabel“ ist mit einem haptisch edlen Metall-Drehknauf zur Einstellung des mechanischen Lenkungsdämpfers ausgestattet. Wunderschön aufwändig gefertigt ebenfalls der Metall-Drehverschluss für den Tank







RAU KOPIE

Gute Ideen gehören einem bekanntlich nie alleine. Das musste auch Fritz W. Egli mit seinem Ende der sechziger Jahre entwickelten Zentralrohr-Chassis lernen. Einer der vielen Kopisten war Manfred Rau aus Süddeutschland. Aber er machte seine Sache gut

Text: Jo Soppa Fotos: MO-Archiv





Eigene Handschrift. Manfred Rau wollte sich nicht nur mit der Lackierung von Meister Egli distanzieren. Die in seiner Werkstatt aufgebauten Motorräder wiesen auch ein besonderes Merkmal auf: Das Lenkrohr wurde komplett vom dicken Zentralrohr umschlossen. Für maximale Stabilität

Die hohe Schule des Fahrwerkbaus galt lange Zeit als eine Art Geheimwissenschaft. Eine der Zauberformeln hörte auf den Namen „Federbettrahmen“. Norton setzte dieses Konzept bei seinen Nachkriegs-Werksrennern ein, und in der Folge galten vor allem die englischen Rahmenschmieden als richtungsweisend. Sprayson, Rickman, Seeley oder Caffrey hießen die Experten, die das zugfest-hochlegierte, dünnwandige und somit im Endeffekt leichte Reynolds 531-Stahlrohr zu kunstvollen Gebilden zusammenfügten. Auch in Italien gab es ein vergleichbares Rohrmaterial von der Firma Columbus, das Ausgangsprodukt für hochwertige Rahmen sein sollte. Diese aufwändig zusammengefügten Spezialgestelle waren freilich allesamt ausschließlich für Rennsport gedacht und entstanden in handverlesenen Stückzahlen.

Fritz W. Egli schien nun plötzlich jener Fahrwerks-Revoluzzer zu sein, der die Rahmenlehren aller Kunst-Rohrbieger regelrecht beiseite kickte, und stattdessen nur ein einziges dickes Rohr und ein paar kleinere Fetzen auf die Werkbank knallte. Seine Botschaft bedurfte keiner großen Worte: Das tut’s genauso.

Ausgehend von seiner selbst umgebauten Vincent, übertrug Egli das Zentralrohrkonzept auf die damals den

Seltenes Stück

Offiziell wurde sie 1954 als sportliches Straßenmotorrad für den Renneinsatz vorgestellt, die Produktion aber bereits 1958 beendet. Ein kurzes Leben, das jedoch dank Leichtigkeit, Handlichkeit und Leistungsstärke reich an Rennerfolgen war

Text: Massimo Fiorentino Fotos: Roberto Brodolini



Beta, eine rührige Marke aus dem schönen Florenz, gegründet von Giuseppe Bianchi. Später bekannt für Geländesportmodelle, gehörten in den 50ern auch rasante Straßensportler zum Programm

Im Jahr 1955, nach dem Mannschaftssieg beim „Motogiro d'Italia", verkündete Beta in seinen Werbeanzeigen: „Der Motor der MT 175 ist der schnellste Zweitakter der Welt." Eine unmissverständliche Aussage, die keinen Widerspruch duldete. Schließlich war sie nicht nur das erste Zweitakt-Motorrad im Ziel, sondern auch das einzige unter den ersten zehn der Gesamtwertung.

Beta stammt aus Florenz. Für die Leute in der Toskana hat die Marke eine große Bedeutung. Die Rennstrecke von Mugello liegt nur wenige Kilometer entfernt, hier sind berühmte Motocross-Champions hervorgegangen, und es gibt eine lange Tradition bei Bergrennen.

Doch diese Beta erzielte auch bei Langstreckenrennen auf öffentlichen Straßen beachtliche Erfolge. Und das, obwohl ein Zweitaktmotor für ein Langstreckenrennen nicht ideal war. Der Verbrauch war hoch, und wegen der barometrisch oft wechselhaften Betriebsbedingungen waren Kolbenklemmer oder gar radikale Kolbenfresser ein ständiger Begleiter. Dennoch blieben die Erfolge nicht aus.

Dieses 175er-Modell wurde nur kurze Zeit produziert. Sicherlich gibt es nach über 70 Jahren nur noch wenige zu 100 Prozent originale Exemplare. Markenkenner sagen, in Italien seien gerade noch etwa zehn Stück unterwegs. Vieles wurde schon vor langer Zeit umgebaut. Manchmal findet man Originalmotoren in Rahmen von Viertaktmodellen, die nach 1958 gebaut wurden – vielleicht weil diese ein besseres Fahrverhalten boten als die ursprünglichen Zweitakt-Modelle, während der Motor an sich stets sehr leistungsfähig und gut war. Wer beispielsweise Bergrennen fahren wollte, tauschte das 21-Zoll-Vorderrad gerne



Bewährtes italienisches Erfolgsrezept. Klein, leicht und zierlich gebaut, reicht auch moderate Motorleistung für hohes Durchschnittstempo aus

Die Einser

Solange sie ist, weiß ich, dass ich und wer ich bin. Meint philosophisch Jochen Wagner, damals einer der ersten Le Mans-Verehrer in Deutschland. Eine Motorrad-Erfahrung wie ein großer Paukenschlag, und wir feiern das 50-Jährige passend mit einer Version in unschuldigem Weiß

Text: Dr. phil. Jochen Wagner Fotos: Konterflex Studio



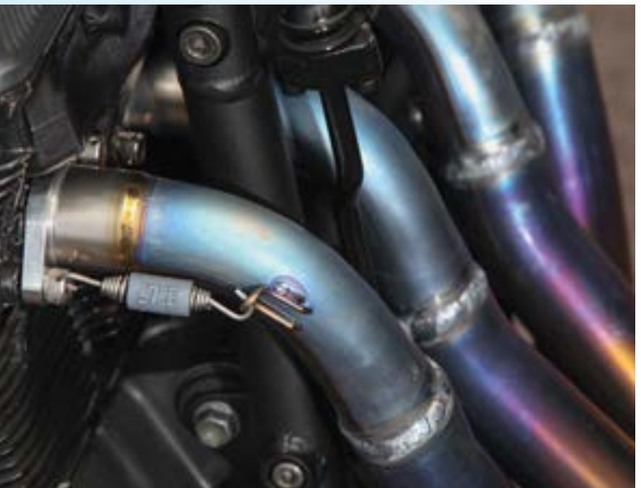
Eine typische Le Mans ist feuerwehrrot, aber auch weißer Lack steht ihr sehr gut. Ein schickes Hellblau-metallic gab es auch



Unikat. Realisiert mit besten Teilen aus dem Suzuki-Sortiment und technoerotisch angereichert mit edelster Tuningware aus dem Katalog der japanischen Tuningschmiede Yoshimura. Die federleichte Auspuffanlage aus Titan bezaubert mit spektakulär kräftigen Anlassfarben durch die heißen Auspuffgase. Die rennerprobte Bremsanlage von AP-Racing verzögert vehement









SUPER-BANDIT

Im Frühjahr 1996 kam die 1200er Suzuki Bandit auf den deutschen Markt. Mithin kann das Motorrad heuer sein Jubiläum als echter Oldtimer feiern. Zum 20-jährigen Jubiläum der 600er Version entstand im Saarland eine ganz heiße Version mit edlen Teilen der Tuningschmiede Yoshimura



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

Die Geschichte der Bandit beginnt noch vor der 600er-Version mit dem speziell für den japanischen Markt bereits 1989 entworfenen 400er-Modell. Damals mit aufwendigem Gitterrohrchassis und wassergekühltem Vierzylinder ein wahrlich schmuckes Leichtgewichts-Rad, das inzwischen seinen eigenen Fankreis um sich gefestigt hat.

Dass es kein Fehler sein muss, auf Bewährtes zu setzen und beliebte Modelle weiter zu verfeinern und technisch aufzuwerten, zeigt das an dieser Stelle präsentierte Motorrad, das seinerzeit vom saarländischen Suzuki-Spezialisten Motorsport Schäfer auf die Räder gestellt wurde. Das Basismotorrad, die 600er Bandit, wurde 1994 auf der damals noch IFMA genannten Motorradmesse in Köln der staunenden Öffentlichkeit präsentiert.

Später verlegte Schäfer seine Aktivitäten vom Suzuki-Verkauf auf die Bereiche Service und Sonderaufbauten. Das Fundament hatte sich Schäfer durch langjähriges, erfolgreiches Engagement im Motorsport erworben. Das brachte wertvolle Erfahrungen und machte den Namen Schäfer Motorsport in der Szene bekannt. Wichtiger noch war, die Firma bei Zeiten für autarkes Arbeiten mit der nötigen Hardware auszustatten. So fanden sich in den Schäfer'schen Räumlichkeiten sämtliche Werkzeugmaschinen, die zu einem ordentlichen Motor-Instandsetzungsbetrieb einfach dazu gehören. Neben den obligatorischen Dreh- und Fräsmaschinen gehörten eine Serdi-Maschine zur Überholung von Zylinderköpfen und eine Planschleifmaschine dazu. Schweißarbeiten an Stahl und Leichtmetall konnten zudem im Haus durchgeführt werden. Hilfreich, wenn etwa nach einem Ventilteller-Abriss ein kostspieliger Zylinderkopf nicht nur gerettet, sondern zugleich durch bessere Ventilführungs- und Sitzringwerkstoffe noch verbessert werden konnte. Für Tuning- und Kontrollarbeiten stand zudem ein hauseigener Leistungsprüfstand zur Verfügung. So etwas nennt man eine komplette Ausstattung, und die Spezialisten, die mit solchen Gerätschaften umzugehen verstehen, muss man inzwischen mit der Lupe suchen.

Und mit modernen Komponenten, etwa leichten Ventilen, lassen sich auch klassische Motoren technisch deutlich aufwerten. Geringere Ventilmassen bedeuten weichere Federn, und damit läuft ein „alter" Motor gleich viel freier und zugleich haltbarer.

Hier geht es aber um die Schäfer-Bandit. Dass es ein ganz besonderes Stück wurde, bedarf keiner großen Worte. Noch heute begeistert die zeitlos klare Konzeption aus Doppelschleifen-Stahlrohrrahmen und wunderbar kompaktem Reihenvierzylinder, dessen feine Zylinderrippen an historische Flugmotoren erinnern. Das macht nicht nur die Ästheten unter den Technik-Freaks ganz besonders glücklich.

Anstoß für das Bandit-Projekt gab damals der anvisierte Einsatz beim Sprintrennen der Klassik-Superbikes anlässlich des Glemseck 101-Events. Superbikerin Nina Prinz sollten damit beste Voraussetzungen für das flotte Beschleunigen über die Achtelmeile gegeben werden. Dass die Voraussetzungen letztlich zu gut gemeint ausfielen, kann dem Motorrad nicht angelastet werden. Denn heraus kam eben weniger ein ideales Dragster-Motorrad als vielmehr ein super potenter Brummer für die Landstraße. Streng genommen muss man sogar so weit gehen und der auf Basis einer fast schon als bieder zu bezeichnenden 1996er Bandit 600 entstandenen Kreation echte Racer-Talente zuschreiben. Bei 180 Kilogramm fahrfertiger Masse und 165 PS Motorleistung stimmen die Eckwerte schon einmal jeden Freund forcierter Renntrainings in spannungsvoller Erwartung recht froh.

Erstaunlich genug, dass Michael Schäfer für dieses Motorrad im Wesentlichen nur auf Suzuki-Serienteile zurückgreifen konnte. Speziell sind letztlich nur die Marchesini-Felgen und die ebenso seltene wie kostspielige Yoshimura-Auspuffanlage aus federleichtem Titan. Letztere stellt eine Schäfer'sche Eigenkreation aus GSX-R 1000-Krümmeranlage und dem Yoshimura-Endrohr aus der 2003er Japanischen Meister-



2016 bekam die Neo-Commando von Ex-Triumph-Designer Skinner eine neue Verpackung spendiert und hieß damit Dominator. In limitierter Edelauflage für Fans

Zweiter Versuch

Die Beatles feierten ihre größten Erfolge, als die Norton Commando 1967 präsentiert wurde. Zehn Jahre später waren beide bereits Geschichte. Dann dauerte es nochmals 20 Jahre, bis sich in Amerika die Gerüchte um eine Wiedergeburt der Commando verdichteten. Damit begann eine wirklich heiße Motorrad-Geschichte

Text: Jo Soppa Fotos: Konterflex Studio

Mit knatternden Fahnen startet die scheinbar ewig junge Motorradmarke Norton derzeit weltweit wieder durch. Diesmal unter Führung des indischen und vor allem branchenerfahrenen TVS-Konzerns. Die Fans der Marke nehmen diese Aktivitäten erfreut zur Kenntnis.

Bekanntlich endete die Geschichte der Ur-Commando im Jahr 1977, als die schon 1974 in Konkurs geschlitterte Firma nach genossenschaftlichem Muster noch die letzten Norton in trotziger Handarbeit zur Auslieferung brachte. In den achtziger Jahren versuchte man mit Wankelmotorrädern einen Neustart, der aber trotz TT-Sieg anno 1992 geschäftlich nicht mehr auf die große Straße des Erfolges zurückführte.

Etwa zur gleiche Zeit machte sich in Amerika Kenny Dreer Gedanken um eine Neuauflage der Norton Commando. Dreer betrieb in Portland/Oregon eine Werkstatt für englische Klassiker. Der Schwerpunkt lag auf den Twins von Triumph und Norton. Bald standen aufgemotzte Commando im Mittelpunkt der Aktivitäten. Dreer plante eine Kleinserie von 50 Norton Commando mit dem Namen „880 VR Sprint Special“. Dabei kam eine ganze Reihe selbst entworfener und verbesserter Bauteile zum Einsatz. Das Design dieser ersten Dreer-Motorräder entsprach immer noch der originalen Commando aus den siebziger Jahren.

Um das Projekt anschieben zu können, war finanzielle Unterstützung gefragt. Die fand Dreer in Oliver Curme, einem motorradbegeisterten Kunden aus der Finanzwirtschaft, der mit eigenem Geld in das Norton-Geschäft einstieg. Nachdem sich die Dreer-Commandos gut verkaufen ließen, lag der nächste Schritt folgerichtig auf der Werkbank: Warum nicht gleich eine komplett neue, moderne Commando auf die Räder stellen, mit mehr Hubraum, aber klassisch luftgekühltem ohv-Twin samt

FAHRER LAGER LEBEN

Das waren noch Zeiten, als es bei einem Grand Prix scheinbar so entspannt-gemütlich wie bei einem Dorffest zuging. Blättern Sie mit uns im Fotoalbum der Schnappschüsse aus den Fahrerlagern der sechziger Jahre. Eine staunenswerte Welt. Noch so nah, und doch schon weit entfernt

Text: Jo Soppa

Fotos: T&T-Archiv





Immer Ärger mit der Bultaco. Aber im gut sortierten Werkzeugkasten wird sich eine Lösung finden. Momente der nahen Verzweiflung an der Jarama-Strecke 1969 (links). Zumindest für eine Person ging es während der Tourist Trophy 1964 hoch entspannt zu (oben rechts). Hoch konzentriert arbeitet Mechaniker-Legende Nobby Clark im tschechischen Brünn 1967 an der Sechszylinder-Werks-Honda









Yamaha XT 500 1979 (oben): Mit dieser Maschine gewann der gerade erst 22 Jahre alte Cyril Neveu im Januar 1979 die erste Rallye Paris-Dakar, er fuhr zusammen mit Hubert Auriol für ein privates Team. Das Motorrad unterschied sich von der Serienausführung nur in Bezug auf die Federung und den Tank mit 36 Litern Inhalt. Links: ein Blick auf den Motor der 1983er-Werks-BMW von Auriol (aufgebaut von Herbert Schek), daneben der Franzose bei seiner Siegesfahrt 1981 auf der HPN-BMW

DESERT QUEENS

Für Rallye-Fans war die Sonderausstellung „Desert Queens“ auf der letzten EICMA in Mailand ein Highlight: 30 Maschinen aus 48 Jahren Dakar-Geschichte waren dort zu sehen. Grund genug, noch einmal in das Thema der Rallye Dakar einzutauchen

Text: Mario Ciaccia, übersetzt und angepasst von Klaus Nennewitz
Fotos: Mario Ciaccia

Die Messe bot im Außenbereich eine Attraktion, die für Rallye-Fans spannender war als viele Messeneuheiten: 30 Motorräder der Rallye Dakar, von der siegreichen Yamaha XT 500 der Premiere bis zur KTM 450 des Jahres 2025. Meist handelte es sich um Originale, vereinzelt um originalgetreue Nachbauten. Einige Ikonen fehlten zwar – etwa Hondas NXR 780, Yamahas YZE 750 und Suzukis DR-Z 800 Big –, dennoch war die Ausstellung außergewöhnlich.

Die Dakar fasziniert, weil sie den Fahrern fast alles abverlangt: Kondition, Fahrtechnik, Navigation, taktisches Gespür, Nervenstärke und Improvisationstalent. Besonders bei den afrikanischen Ausgaben von 1978 bis 2007 stand das Durchhalten mindestens so sehr im Vordergrund wie der Speed. Die Motorräder mussten zuverlässig sein, schwere Pisten überstehen und mit einer Tankfüllung mehr als 600 Kilometer schaffen. Genau diese Mischung aus Abenteuer und robuster Technik begründete später den Mythos der Reiseenduros.

In der zweiten Hälfte der Achtziger erreichte die Paris-Dakar ihren Zenit. Straßenenduros, optisch und technisch von den Rallye-Prototypen inspiriert, wurden zum Verkaufsrenner. Honda Africa Twin oder Yamaha Super Ténéré versprachen nicht nur unbegrenzte Mobilität, sondern das Gefühl, selbst ein Stück Wüste vor der Haustür zu haben. Selbst vor den angesagtesten Bars in Paris, Mailand oder