

Klassik Motorrad

MOTORRAD MAGAZIN
MO

Sonderheft

Poster:
Fischer-
Guzzi



- Seeley-Norton
- Fischer-Guzzi
- Sera-Suzuki
- Schneider-Kawasaki
- Apfelbeck-Yamaha
- Wüdo-BMW K 75
- Bajohr-Guzzi

4 196049 507900 01

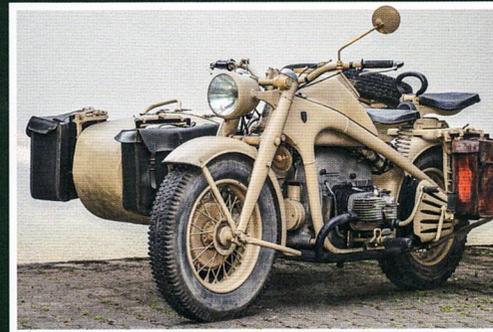
7 Tuning-Klassiker



20er Jahre-Traum:
UT 500-Gespann



Auftrieb in Mandello:
Moto Guzzi-Treffen



Die Unzerstörbare:
Zündapp KS 750



Titelbilder: Block, Lämmermann, Bauer, MO-Archiv

70 Zündapp KS 750. Für Militäreinsatz mit Seitenwagenantrieb aufwändig konstruiert



58 UT wie Untertürkheim. Aber kein Motor von Daimler-Benz hängt im Rahmen, sondern ein 500er JAP-Einzylinder aus England



86 Topo Motos aus Aulendorf hat sich auf kleinvolumige Italo-Mopeds und Motorräder spezialisiert



66 Wie der Bosch-Zündmagnet die Fahrzeugentwicklung richtig ans Laufen brachte. Geschichte eines Welterfolgs

Motorräder

46 | Gillet-Herstal 500 ohv
1926 bereits mit Blockmotor. Moderne Konstruktion aus Belgien

58 | UT 500-Gespann
Ein besonderes Schmuckstück aus den röhrenden 20er Jahren. Mit JAP-Einzylinder

Tuning-Spezial

6 | Seeley-Norton 750
Klassischer England-Twin im federleichten Spezialfahrwerk von Colin Seeley

14 | Fischer-Moto Guzzi 1000
Entstand für die BoT-Saison 1987. Schneller Renner mit Zentralrohr-Chassis

18 | Sera-Suzuki GSX 1100
Aufwändiges Gitterrohr-Fahrwerk für den Vierzylinder aus der Suzuki Katana

26 | Schneider-Kawasaki 500
1979 wurde die 500er-Viertaktklasse eingeführt. Wir zeigen ein Schmuckstück der Serie

30 | Apfelbeck-Yamaha XT 600
UNO-Gitterrohrfahrwerk und ein komplett neuer Zylinderkopf für den Yamaha-Single

34 | Bajohr-Moto Guzzi
Königswellen-Ducatis waren Alfred Bajohrs Leidenschaft, aber auch schnelle Guzzi-Twins

42 | Wüdo-BMW K 75 C-RS
Alltagsorientiertes Fahrwerks- und Verkleidungstuning für den Bayern-Dreizylinder

Nachrichten

80 | Neues von Honda, Jawa und Morini. Dazu Klassik-Kalender und Termine



90 Alle Jahre wieder. Großes Moto Guzzi-Treffen in Mandello del Lario



Feine Kleine

Wer Fahrzeuge abseits bekannter italienischer Hersteller sucht, musste bislang dortige Oldtimermärkte absuchen. Warum in die Ferne schweifen? Freunde von Schnapsglas-Rennern oder Enduros der siebziger Jahre können nun auch im süddeutschen Aulendorf fündig werden

Text und Fotos: Gerfried Vogt-Möbs

Von wegen Agusta:
Die Motoren der MV Agusta
Germano lieferte ab 1964
die Auto Union, der Vergaser
hier stammt von Dell'Orto



Die Schwarzweiß-Postkarte seiner ehemaligen Grundschule hat bei Damiano einen ganz besonderen Platz: Sie ist weder gerahmt, noch steht sie auf einer Kommode, sondern sie dient dem gebürtigen Italiener stets als Background für stilvolle Fotos neuer Angebote seines vielseitigen Motorradportfolios in der rund 500 Quadratmeter großen Halle. Besucher, respektive potenzielle Kunden, werden zuerst nach hinten geleitet, an die Bar, neben der ein KING STEEL-Flipper zum Spielen einlädt. Gegenüber steht ein gut gefüllter Kühlschrank mit typisch italienischen Erfrischungen wie Lemon Soda oder Birra Moretti: Zweifellos das Richtige zum Einstimmen auf der Suche im aktuellen Fahrzeugbestand von Old Topo Motors.

Jugendträume von der Amalfi-Küste

Mitte der neunziger Jahre hatte der damals 21jährige genug von seiner Heimatstadt Sapri und zog nach Deutschland, wo er lange Zeit in der Gastronomie tätig war, seine Leidenschaft für Motoren mit schnittigen Autos fütterte und eine Sammelleidenschaft entwickelte.

Den Schritt, künftig mit Maschinen seiner Kindheit und Jugend einen bald schwunghaften Handel zu treiben, vollzog der Enthusiast 2019. Seither fährt er mit seinem Transporter fast wöchentlich über die Alpen, um Nachschub für seine Kunden zu besorgen. „Wir haben zur Zeit sieben Personen in Italien, die für uns auf die Suche gehen“, erklärt Damianos Lebensgefährtin Gabriela, die ihn nicht nur in kaufmännischen Belangen unterstützt, sondern ihn auch auf allen Fahrten, zu Events und Treffen begleitet – freilich auf den eigenen, ungewöhnlichen zwei Rädern: Während er sich bei der letzten 50-ccm-Ausfahrt auf dem Renegade 50-Chopper wie Captain America fühlte, hatte sich Gabriela für eine knapp 50 Jahre alte Testi Militar Sahara entschieden. Zwar dominieren bei solchen Events immer noch die deutschen Mopeds, erklärt sie, doch die Neugierde und die Akzeptanz fürs filigrane Italo-Alteisen wächst. Mit ihr auch die Nachfrage sowie die Kundenschaft, von denen sich einige zwischen-



Chopper auf 14-Zöllern: Ein Schrauberkünstler hat diese bei uns unbekannte Rondine von Angiolino Copeta aus Vigevano umgebaut



Für klassische Renn-Events: Ducati Elite aus den frühen Sechzigern mit großen Bremsen, Vollverkleidung und superschlankem Tank



Aus Barzago stammt diese Fantic TX 96 Regularita. Der schlitzgesteuerte Sechsgangmotor leistet über sechs PS



Für Lieferhelden: Das Gerosa-Dreirad ist Baujahr 1969, der handgeschaltete Zweitakter wurde quer eingebaut



Mit Klappspalten und Gewehrhalterung: Testi Militar mit Minarelli-Zweitakter, hier in seltener Sahara-Version. Sie besitzt zwei Zahnkränze am Hinterrad, per Knäufel kann geschaltet werden. Unten: „Das war meine Schule in Sapri.“ Damiano vor dem alten Postkartenmotiv, Fotobackground für aktuelle Angebote



zeitlich zu treuen Stammkunden entwickelt haben, meint der Nostalgiker im Nachsatz.

Vespa-Roller eher ein No-go

Die Standzeit der Angebote ist schwer vorhersehbar, ebenso die Kundschaft selbst. Das sei manchmal wie Eulen nach Athen zu tragen, erklärt Damiano, der gerade neulich wieder eine seltene MV Agusta 250 B mitgebracht hat, sie mit der nächsten Fahrt aber zurück zu einem italienischen Kunden bringt. „Oft sind die Preise in Italien höher als das, was ich hier ansetze.“ Die Hauptsache sei, dass seine Angebote gesehen werden, aber manches Gängige überlässt er lieber den Spezialisten. „Eine Vespa etwa, die kommt nur mit, wenn sie was Besonderes oder eben wirklich günstig ist.“

Geschraubt wird auch

Rechts hinter dem Eingangsbereich, wo über dem sehr speziellen Fiat Cinquecento eine große Anzahl von Helmen aufgereiht steht, prangt über der kleinen Werkstatt eine klassische „Malaguti-Service“-Leuchtreklame, eine Reminiszenz an seine erste eigene Maschine. „Auf der Malaguti Grizzly hab ich fahren gelernt. Und auch mal als Siebenjähriger versucht, die lokalen Carabinieri abzuhängen“, lacht Damiano. Nebenher erzählt er von abenteuerlichen Schrauberversuchen mit seinem Vetter, wo die beiden in der Schreinerei ihres Onkels eine geschenkt bekommene alte Garelli zum Fliegen bringen wollten. „Am nackten Rahmen haben wir vorne zwei Flügel aus Styropor mit Holz verstärkt, eine Mini-Benzinpumpe habe ich aus einer Plastikflasche gebastelt. Die Garelli flog tatsächlich ein paar Meter weit über unsere Rampenkonstruktion, bis die Pumpe zu brennen anfang und subito verschmorte. Ich hatte auch was abbekommen, war ab da von weiteren Flugmaschinenideen geheilt.“

Aber der „Gastronom“ scheint in der Halle zwischen den sauber aufgereiht und nach Typen geordneten Maschinen immer noch an verschiedensten Ecken durch: So sticht etwa die große „caffé

Mokarabia“-Werbung neben dem Stehtisch und dekorativen Ölfässern sofort ins Auge. Auf der Holzladefläche des urig-hellblauen Gerosa-Dreirades steht eine klassische Faema E61-Siebträgermaschine. „Ja, beides funktioniert einwandfrei. Von den Gerosa-Rollern bekomme ich bald noch mehr Exemplare, die sind doch ideal für einen Eisstand oder ähnliches. Ein älterer Herr restauriert diese 50-ccm-Dreiräder, sie kosten außerdem weit weniger als das, was für eine Piaggio Ape verlangt wird.“

Sahnestückchen

Neben den „Underdogs“ wie der Aspes Yuma stehen manchmal auch Posermaschinen: Dazu gehört aktuell eine Laverda SFC-Replika mit deutschem TÜV. Manch kleine Zweitaktmaschine hier in der Verkaufshalle stammt tatsächlich von einem Hersteller dicker Brummer, andere sind erst auf den dritten Blick als „badge engineering“ zu erkennen: Die kleine rotsilberne MV braucht etwas Überredungskunst und Düsenfreigängigkeit, bis der zweite Gang des ehemaligen DKW-Aggregats wieder richtig ausdreht. „Ja eine frühe Germano in diesem Zustand findest du selten. Mal sehen, wie lange sie noch hier bleibt.“

Eine unscheinbare weinrote Ducati 65 T wartet ebenfalls aufs Abholen, während zirka zehn 50- und 125-ccm-Regolarità-Maschinen unterschiedlichster Hersteller entlang der Hallenwand aufgereiht auf Geländesportfreunde warten. Papiere? „Klar doch“, erwidert Damiano. Denn nur als Deko waren die Maschinchen, ob alt, stollenbereit, bunt oder brav, nie gedacht, sondern immer zum Gasgeben. □

INFO: Old Topo Motors

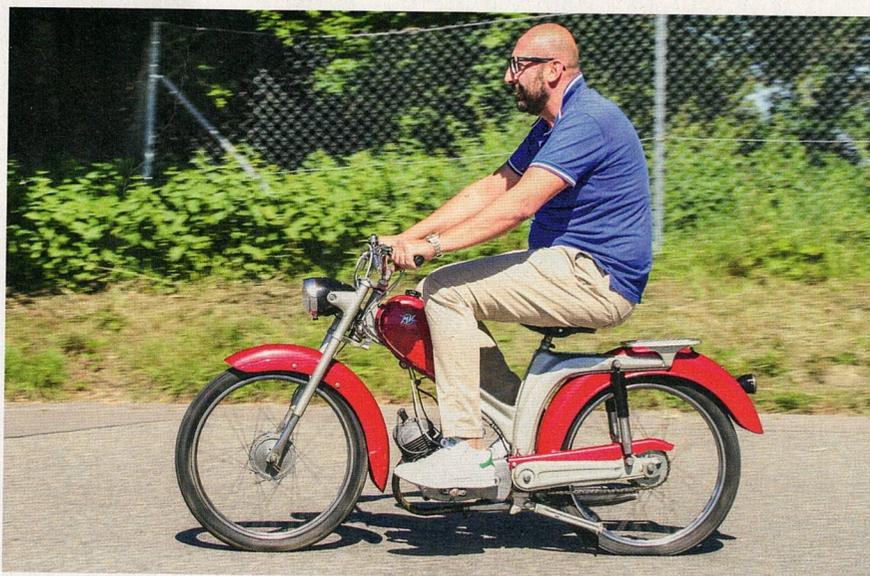
Auf der Steige 58, D-88326 Aulendorf
 Telefon +49 (0) 160/95 98 76 78
 E-Mail: kontakt@old-topo-motors.de
 Web: old-topo-motors.de
 Öffnungszeiten: nur nach vorheriger Terminvereinbarung



Die Qual der Wahl: Aprilia, Aspes, Garelli, SWM, Malaguti, Fantic oder Gori fertigten in den Siebzigern leichte, leistungsstarke Offroadler, stets mit Minimal-Elektrik



In Reih und Glied: Auch Sportmopeds mit Hand- oder Fußschaltung gibt es in Aulendorf jede Menge, meistens aus den frühen sechziger Jahren



Hier testet der Chef: Die damals kleinste MV Agusta Germano ist heute zwar ein Sammlerstück, aber noch alltagstauglich