



# DAS MOTORRAD BUCH

Die große Chronik mit  
über 1000 Modellen

**BERÜHMTE  
MARKEN UND  
KLASSIKER  
AUS ALLER  
WELT**





**DORLING KINDERSLEY**

London, New York, Melbourne, München und Delhi

**Lektorat** Jemima Dunne

**Bildredaktion** Karen Self, Helen Spencer

**Redaktion** David Summers, Alison Sturgeon,  
Sam Atkinson, Victoria Wiggins

**Gestaltung und Satz** Amy Orsborne, Paul Drislane,  
Philip Fitzgerald, Richard Horsford, Steve Woosnam-Savage

**Fotografie** Gary Ombler,  
James Mann, Simon K. Fielder, Deepak Aggarwal

**Bildrecherche** Nic Dean

**DK Picture Library** Claire Bowers, Emma Shepherd, Laura Evans

**Umschlaggestaltung** Steve Woosnam-Savage

**Datenbank** David Roberts, Peter Cook

**Herstellung** Tony Phipps, Ben Marcus, Linda Dare

**Cheflektorat** Esther Ripley

**Projektleitung** Laura Buller

**Art Director** Phil Ormerod

**Programmmanager** Liz Wheeler

**Programmleitung** Jonathan Metcalf

#### DK DELHI

**Lektorat** Monica Saigal

**Bildredaktion** Arunesh Talapatra,  
Sudakshina Basu, Shriya Parameswaran,  
Pallavi Narain, Nico Alba, Jomin Johny, Neha Sharma,  
Niyati Gosain, Nidhi Mehra

**Redaktion** Suparna Sengupta, Sreshtha Bhattacharya

**Redaktionsassistentz** Gaurav Joshi

**Herstellung** Pankaj Sharma

**CTS-Manager** Balwant Singh

**DTP-Design** Nand Kishor Acharya, Dheeraj Arora,  
Mohammad Usman, Vishal Bhatia, Jaypal Singh Chauhan

**Stellv. Cheflektorat** Pakshalika Jayaprakash Sinha

Für die deutsche Ausgabe:

**Programmleitung** Monika Schlitzer

**Projektbetreuung** Andrea Göppner

**Herstellungsleitung** Dorothee Whittaker

**Herstellung** Margret Hiebler

Bibliografische Information Der Deutschen Bibliothek  
Die Deutsche Bibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen  
Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet  
über <http://dnb.ddb.de> abrufbar.

Titel der englischen Originalausgabe:  
The Motorbike Book

© Dorling Kindersley Limited, London, 2012  
Ein Unternehmen der Penguin-Gruppe

© der deutschsprachigen Ausgabe by Dorling Kindersley Verlag GmbH, München, 2013  
Alle deutschsprachigen Rechte vorbehalten

**Übersetzung** Angie Dröber

**Redaktion** Wolfgang Beuchelt (Scriptorium – Köln)

**Satz** Roman Bold & Black, Köln

ISBN 978-3-8310-2387-5

Printed and bound in China

Besuchen Sie uns im Internet  
[www.dorlingkindersley.de](http://www.dorlingkindersley.de)

# Inhalt

## VOR 1920

Gottlieb Daimlers Gasmotor setzte zwar bei der Jungfernfahrt den Sattel des Fahrrads in Brand, aber er kündigte auch die Geburt des Motorrads an. Das neue Jahrhundert sollte eine rasante Entwicklung erleben.

Pionierfahrzeuge	10
Große Marken: Indian	12
Dreiräder	14
Erste Serienmodelle	16
Große Marken: Royal Enfield	22
Mehrere Zylinder	24
FN Four	26
Amerikas goldenes Zeitalter	30
Rennmaschinen/Roller	32
Scott Two-Speed	34

## DIE 1920ER-JAHRE

Nach dem Krieg gab es sowohl Motorräder für jedermann, als auch atemberaubend schnelle Sportmaschinen. Große V-Twins boten sagenhafte Geschwindigkeit oder viel Power für ein Gespann, in dem die ganze Familie Platz fand.

Zweiräder für die breite Masse	40
Brough Superior SS100	42
Mächtige V-Zweizylinder	46
Indian Scout	48



Große Marken: Norton	52
Sportler	54
Große Marken: Moto Guzzi	58
Überleben der Tauglichsten	60
Abseits des Mainstream	64
Rivalen der Rennbahn	66

## DIE 1930ER-JAHRE

In der Weltwirtschaftskrise achtete man mehr auf Wirtschaftlichkeit und die Maschinen wurden technisch anspruchsvoller und komplexer. Im Rennbetrieb testete man auch weiterhin neue Technologien.

Neue Perfektion	70
Ariel 4F Square Four	72
Club der Schnellen	76
Die Zuverlässigen	82
Große Marken: BMW	86
Die Wirtschaftlichen	88
Heiße Konkurrenz	90

## DIE 1940ER-JAHRE

Die Welt befand sich im Krieg und die Entwicklung von Motorrädern stand weitgehend still. Militärmaschinen von BSA, Triumph und DKW kamen überall zum Einsatz und nach dem Krieg benötigte jedermann ein Motorrad.

Militärfahrzeuge	94
Harley-Davidson WLC	100
Innovation und Evolution	104
Große Marken: Harley-Davidson	108
Die Sparsamen	110
Sportliche Neuauflagen	112
Norton Manx	114

## DIE 1950ER-JAHRE

Autos waren noch immer Luxus, daher kam für viele nur ein einfacher Zweitakter infrage. PS-starke Zweizylinder zielten auf den florierenden US-Markt ab. Der Motorroller war auf dem Vormarsch, die Honda Super Cub war allgegenwärtig und die Japaner fuhren ihren ersten Grand Prix.

Roller	120
Lambretta LD 150	122
Sportliche Twins	126
Wendige Leichtgewichte	128
Große Marken: Honda	130
Tourer	132
Fliegengewichte	134
Große Marken: Vespa	136
Praktische Leichtgewichte	138
Einzylinder	140
Trials und Scrambler	144
Rennmaschinen	146



## DIE 1960ER-JAHRE

Der Aufstieg des Autos traf die Motorradindustrie hart, doch mit den Rollern für englische »Mods« und schnellen »Café Racern« ergaben sich neue Nischenmärkte. Technisch anspruchsvolle Japaner mit sechs Gängen und E-Starter kamen in Europa und den USA auf den Markt.

Meilenfresser	150
Triumph Bonneville	152
Für junge Biker	156
Suzuki TC250	158
Roller und Mopeds	162
Große Marken: MV Agusta	164
Arbeitstiere	166
Tourer	170
Große Marken: Suzuki	172
Rennmaschinen	174
Geländespezialisten	176

## DIE 1970ER-JAHRE

Klassische Marken wie Norton und Royal Enfield gingen bankrott, da sie mit den japanischen Superbikes nicht mithalten konnten. Für die Jugend gab es Motocross-Maschinen und für amerikanische Abenteurer Enduros.

Superbikes	180
Honda CB750	182

Die Mittelklasse	188
Große Marken: Kawasaki	192
Anders als die anderen	194
Spaß auf Rädern	196
Chrom und Rauch	202
Abseits der Straße	204
Große Marken: Triumph	206
Rennmaschinen	208
Klassischer Stil	210

## DIE 1980ER-JAHRE

Die Motorradindustrie hatte während des Wirtschaftsbooms nur wenig zu feiern, aber die Technik wurde mit Wasserkühlung, elektronischer Zündung und besserer Aerodynamik modernisiert und Handling und Bremsleistung wurden verbessert. Das Design blieb klassisch und es gab immer mehr Spezialisten, von der Rennreplika über den Tourer bis hin zur robusten Geländemaschine.

Sportbikes	214
Honda RC30	216
Leistung über alles	222
Große Marken: Yamaha	224
Designvielfalt	226
Kilometerfresser	228
Schlammspringer	232
Rennmaschinen	234



## DIE 1990ER-JAHRE

Dank wachsender Umsätze grenzten sich die Produktklassen weiter voneinander ab und einige dar-bende Marken erlebten ein Revival - am eindrucksvollsten Triumph. Moderne und sparsame Roller fanden durch steigende Benzinkosten und Verkehrsstaus neue Fans.

Große Marken: Ducati	<b>238</b>
Sportbikes	<b>240</b>
Ducati 916	<b>244</b>
Straßenmaschinen	<b>248</b>
Cruiser	<b>250</b>
Touren und Abenteuer	<b>252</b>

## IM 21. JAHRHUNDERT

Das neue Zeitalter belohnt Motorradfahrer mit beachtlichen Neuerungen: ABS, Leistungsreduzierung auf Knopfdruck, extravagante Rahmen aus leichtem Material, Luxus und Komfort. Sogar ein alltagstaugliches Elektromotorrad ist mittlerweile im Angebot.

Supersportler	<b>258</b>
Aprilia RSV4	<b>262</b>
Muscle Bikes	<b>266</b>
Schnell und weit	<b>268</b>
BMW K1600GT	<b>272</b>
Cruiser	<b>276</b>

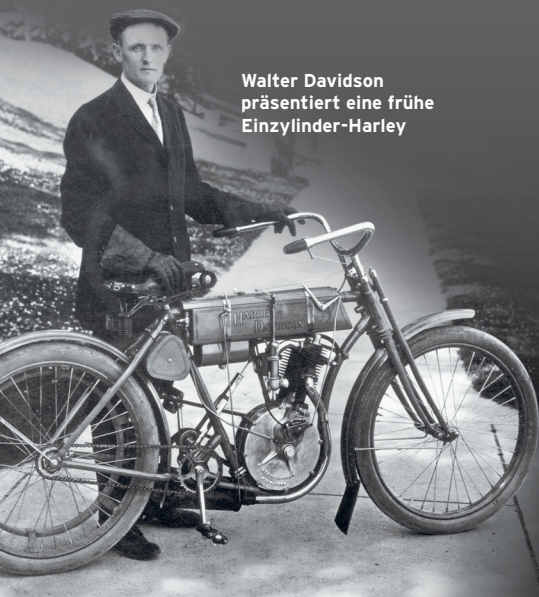
Stadtflitzer	<b>278</b>
Große Marken: Aprilia	<b>282</b>
Praktischer Spaß	<b>284</b>
Geländemaschinen	<b>286</b>
Rennmaschinen	<b>288</b>

## DER MOTOR

Funktionsweise eines Motors	<b>294</b>
Motortypen	<b>296</b>
Harley-Davidson X8A Luftgekühlter Einzylindermotor	<b>298</b>
Lambretta LD 150 Luftgekühlter Zweitaktmotor	<b>300</b>
BSA A10 Golden Flash Luftgekühlter Zweizylinder	<b>302</b>
Vincent Rapide V-Twin	<b>304</b>
Yamaha YZF-R1 Reihenvierzylinder	<b>306</b>

GLOSSAR	<b>308</b>
REGISTER	<b>312</b>
DANK	<b>319</b>





Walter Davidson präsentiert eine frühe Einzylinder-Harley

# Große Marken Harley-Davidson

Harley-Davidson, eines der größten amerikanischen Unternehmen, entstand vor über hundert Jahren durch das Engagement vier einzelner Unternehmer. Sie gründeten eine Firma, die durch Pioniergeist und fortschrittliches Denken eine Motorradmarke ins Leben rief, die für den amerikanischen Traum und das Gefühl von Freiheit schlechthin steht.

**ZU BEGINN DES 20. JH.** steckte der Motorradbau in den USA noch in den Kinderschuhen. Einige Fahrradbauer begannen, Motoren in Fahrradrahmen einzusetzen, doch nur sehr wenige Unternehmen versuchten motorisierte Fahrzeuge von Grund auf zu entwickeln. Vor diesem Hintergrund begannen William S. Harley und Arthur Davidson 1903 in einer Hütte der Davidsons in Milwaukee das erste Motorrad zusammenzubauen. Bald darauf gesellten sich Arthurs Brüder Walter und William dazu, deren innovative Herangehensweise die späteren Jahre der Firma bestimmen sollte. Offiziell 1907 gegründet, wuchs die



William A. Davidson, Walter Davidson, Arthur Davidson und William S. Harley

Harley-Davidson Motor Company schnell. Von dem ursprünglichen 405-cm<sup>3</sup>-Einzylinder wurden 1903 nur drei Stück produziert, doch 1910 rollten bereits mehr als 3000 Maschinen im neuen Werk vom Fertigungsband. Zu den frühen Innovationen gehören die gefederte Gabel und

der Kettenantrieb, doch die entscheidende Entwicklung für die Richtung des Unternehmens war der Zweizylinder-V-Motor. Diese seit 1911 gefertigte Zylinderkonfiguration gehört seither zu einer Harley-Maschine. Als die USA 1917 in den Krieg eintraten, war Harley-Davidson bekannt dafür, robuste und verlässliche Motorräder zu bauen, und erhielt daher den Auftrag, über 20 000 Maschinen für den Militäreinsatz zu liefern. Weitere Lorbeeren sicherte sich das offizielle Werksrennteam bei Siegen auf landesweiten Sand- und Bahnrennen.

Anfang der 1920er-Jahre verkaufte man bereits Motorräder in Europa und Japan und man wollte diesen Exportmarkt weiter ausbauen. Durch den Aufbau eines weitreichenden Händlernetzwerks über ganz Nordamerika gelang es Harley-Davidson, Indian Mitte des Jahrzehnts als größten Motorradhersteller der USA abzulösen. 1929 kam mit dem seitengesteuerten V-Zweizylinder der D-Serie eine neue Motorengeneration neben der IOE-Ventilanordnung und dem Einzylindermodell auf den Markt. Der Seitenventiler war so zuverlässig, dass

er teilweise bis Anfang der 1970er-Jahre verwendet wurde. 1936 führte Harley den bahnbrechenden 61EL »Knucklehead« (Knöchelkopf) ein, der nach seinen knubbeligen Kipphebeldeckeln benannt war.

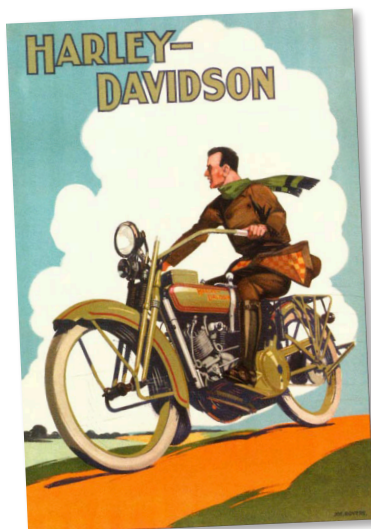
Im Zweiten Weltkrieg eröffneten sich mit der Bestellung von über 70 000 WLA-Militärmaschinen für die Alliierten weitere Chancen für Harley-Davidson. Als 1945 die zivile

Motorradfertigung wieder in Gang kam, erhielt die Marke die Rechte, die 125er-Zweitaktmaschinen der deutschen Firma DKW zu bauen.

1948 wurde der »Knucklehead« durch den »Panhead« (Pfannenkopf) mit zusätzlicher Kipphebelabdeckung ersetzt und 1949 mit der Hydra Glide

## Wilde Engel

Peter Fonda (zweiter von rechts) auf einer Custom Panhead in dem Film *Die wilden Engel* von 1966



Poster von 1920

Werbekampagnen und der Aufbau eines landesweiten Händlernetzes förderten Harleys Wachstum in den ersten Jahren.



MODEL JD

- 1903** Bau der ersten Harley-Davidson, einer Einzylindermaschine, in einer Holzhütte in Milwaukee.
- 1907** Gründung der Harley-Davidson Motor Company.
- 1914** Erstes Jahr des offiziellen Harley-Davidson-Rennteams, das bald Rennerfolge erzielt.
- 1920** Harley-Davidson wird zum weltgrößten Motorradhersteller.
- 1929** Der klassische 737-cm<sup>3</sup>-V-Zweizylinder-Flathead-Motor wird mit der Model D eingeführt.



FL HYDRA GLIDE

- 1936** Einführung des Knucklehead-Motors.
- 1937** Joe Petrali stellt mit 219 km/h den Geschwindigkeitsrekord auf einer Harley-Davidson auf.
- 1941** Harley fertigt Zehntausende WLA-Maschinen für den Militäreinsatz.
- 1948** Einführung des Panhead-Motors.
- 1949** Die Hydra-Glide erhält die erste hydraulische Teleskopgabel der Marke.
- 1952** Das Model K kündigt die äußerst langlebige Sportster von 1957 an.
- 1960** Harley-Davidson kauft Anteile der italienischen Firma Aermacchi.



74FLHB ELECTRA GLIDE

- 1969** AMF erwirbt eine Kontrollbeteiligung an Harley-Davidson.
- 1970** Einführung der XR750. Eine spätere Version der Maschine dominiert die amerikanischen Sandbahnrennen bis ins 21. Jh.
- 1981** Das Harley-Davidson-Management kauft das Unternehmen von AMF zurück und kreiert sinngemäß den Slogan »Der Adler zieht einsam seine Bahnen«.
- 1983** Harley-Besitzer-Gruppe (HOG) wird gegründet.



VRSCA V-ROD

- 1984** Der Evolution-Motor erscheint und trägt zu neuen Erfolgen des Unternehmens bei.
- 1999** Die neue Motorengeneration Twin Cam 88 ersetzt den Evolution-Motor.
- 2001** Einführung der VRSC V-Rod mit dem ersten flüssigkeitsgekühlten Einspritzmotor.
- 2009** Harley kündigt seine Geschäftsausweitung auf den indischen Subkontinent an, einen der weltgrößten Motorradmärkte.

das erste Modell mit hydraulisch gedämpfter Teleskopgabel eingeführt. Neben die hubraumstarken Harleys rückten auch kleinere V-Zweizylinder als Antwort auf die flotten britischen Maschinen von Triumph und BSA, die leichter und schneller als alle Maschinen waren, die der amerika-

nische Markt zu bieten hatte. Ein herausragendes Beispiel ist die XL Sportster von 1957, eines der am längsten bestehenden Harley-Modelle, das immer noch produziert wird.

1960 kaufte Harley-Davidson Anteile an dem italienischen Unternehmen Aermacchi. Deren Einzylinder wurden

den 1970er-Jahren den Customizing-Trend auf, der durch die Chopper im Film *Easy Rider* von 1969 begünstigt wurde. Die FX Super Glide von 1971 war durch die Paarung eines großen Zweizylindermotors mit einem Sportmodell das erste serienmäßige Custombike des Motorradherstellers.

von 1990 mit den unverwechselbaren Scheibenrädern und 1999 die neue V-Zweizylinder Twin Cam 88. Nun kamen auch Maschinen auf den Markt, die auf Harleys Erbe anspielten und den Retrostil mit modernster Technologie verbanden – sehr zur Freude eines neuen Käuferklientels, das ein stilechtes Motorrad, nicht aber das typische Biker-Image suchte.

Zum Jahrtausendwechsel präsentierte Harley aufregende Maschinen, wie 2001 die futuristische V-Rod, und starke Sportmaschinen unter dem Namen Buell. 2003 feierte man das 100-jährige Jubiläum mit einer Reihe von Events, deren Höhepunkt die Rallye in Milwaukee mit über 100 000 Harley-Fahrern war. Harley ist nun auf die lukrativen Märkte von China und Indien vorgedrungen und geht dort durch kluges Management und den Glauben an Innovation als supererfolgreiche globale Marke hervor.

## »Auf geht's, die Sonne putzen, egal ob der Sprit 6 Dollar oder 6 Cent kostet ... Wir fahren zu Partys wie Rock Stars.«

HARLEY-DAVIDSON SLOGAN, 2008

als Harleys ausgewiesen und passten perfekt zur neuen Nachfrage nach sparsamen kleinen Flitzern. Zu der Zeit war Japan jedoch schon auf dem Markt, bot billigere und fortschrittlichere Motorräder an und regte Harley 1965 zur Einführung des Elektrostarters und des Kultbikes Electra-Glide an.

Dennoch belasteten ausländische Importe die Firma und auch nach dem Börsengang 1965 musste Harley-Davidson kämpfen. 1969 kaufte die Metallgießerei AMF Mehrheitsanteile am Unternehmen und blieb bis 1981 beteiligt. Während dieser Zeit litt Harleys Image wegen Qualitäts- und Zuverlässigkeitsproblemen weiter.

1970 erschien die Sandbahn-Rennmaschine XR750, die zur erfolgreichsten amerikanischen Rennmaschine werden sollte. Weiterhin griff Harley in

Mit Beginn der 1980er-Jahre zog die Krise herauf. Die dringend erforderliche Veränderung kam mit der Übernahme durch das Management von AMF, die zu effizienteren Produktionsmethoden, besserer Qualitätskontrolle und der Entscheidung führte, Harley-Davidson als ein amerikanisches Unternehmen darzustellen, das stolz auf sein Erbe war. 1984 brachte man die neue Motorengeneration Evolution Big Twin heraus, die eindeutig zeigte, dass Harley Davidson zurück auf Kurs war – leistungsstark, effizient und zuverlässig. Dieser Motor war vor allem für Maschinen wie die Super Glide geeignet, ein Modell, das Harleys Ruf als Hersteller der besten amerikanischen Tourer zementierte. Weitere Innovationen sind z. B. die Fat Boy



Einspritzsystem der V-Rod

Ab 2001 wurde der flüssigkeitsgekühlte Zweizylinder-Einspritzmotor namens Revolution in die VRSC-Modelle eingebaut.

# Schlammpringer

Um wettbewerbsfähig zu bleiben, veränderten sich die Maschinen in den verschiedenen Geländesportarten zum Teil gewaltig. Bei den Motocross-Maschinen zeigte sich dies im Lauf des Jahrzehnts am deutlichsten: von Luft- zu Wasserkühlung, von Trommel- zu Scheibenbremsen, von zwei zu einem Federbein. Speedway-Maschinen hingegen, ob für Eis- oder Sandbahnen, veränderten sich vergleichsweise wenig.

## ▽ Honda CR250R Elsinore, 1980

**Herkunft** Japan  
**Motor** 248 cm<sup>3</sup>, 1 Zylinder  
**Geschwindigkeit** 105 km/h

Die Elsinore war ein erfolgreiches Motocross-Bike. Dieses neue Modell mit stärkerem Motor war sogar noch besser, benötigte aber eine verbesserte Federung, um wettbewerbsfähig zu bleiben.



△ **Honda CR125, 1988**  
**Herkunft** Japan  
**Motor** 124 cm<sup>3</sup>, 1 Zylinder  
**Geschwindigkeit** 97 km/h

Die CR125, seit 1973 Teil der Produktpalette, mischte dank des starken Zweitaktmotors mit Membranventil bei Motocross-Rennen immer ganz vorne mit.



## △ Harley-Davidson XR-750, 1980

**Herkunft** USA  
**Motor** 748 cm<sup>3</sup>, V-Twin  
**Geschwindigkeit** 185 km/h

Diese Sandbahn-Rennmaschine war die erfolgreichste in der Rennsportgeschichte des amerikanischen Motorradverbands. Harleys Rennabteilung baute 200 Stück pro Jahr.



## △ GM Speedway, 1980

**Herkunft** Italien  
**Motor** 500 cm<sup>3</sup>, 1 Zylinder  
**Geschwindigkeit** 145 km/h

Ende der 1970er-Jahre entwickelte der frühere italienische Meister Giuseppe Marzotto seine eigenen Speedway-Motoren mit vier hängenden Ventilen. Die Maschinen liefen mit Methanol.

## ▽ Godden GR500, 1980

**Herkunft** Großbritannien  
**Motor** 500 cm<sup>3</sup>, 1 Zylinder  
**Geschwindigkeit** 145 km/h

Bahnlegende Don Godden baute in den 1970er-Jahren seine eigenen Rahmen und entwickelte für die GR500 einen eigenen Motor mit vier Ventilen und oben liegender Nockenwelle.





▷ **Maico Mega 490, 1981****Herkunft** Deutschland**Motor** 488 cm<sup>3</sup>, 1 Zylinder**Geschwindigkeit** 145 km/h

Ab 1926 bauten die Maisch-Brüder Motorräder und wurden nach dem Krieg für Maschinen wie diese berühmt. Auf Grand-Prix-Level konnte sie nicht mithalten, doch bei Amateuren war sie sehr beliebt.

◁ **Moto Morini 500 Camel, 1981****Herkunft** Italien**Motor** 478 cm<sup>3</sup>, V-Twin**Geschwindigkeit** 169 km/h

Diese frühe Version der Camel hatte den Motor einer Straßenmaschine und war erstaunlich gut im Gelände. Die Maschinen wurden für den wachsenden Markt der Geländemaschinen gebaut.

▷ **Suzuki PE250X Enduro, 1981****Herkunft** Japan**Motor** 246 cm<sup>3</sup>, 1 Zylinder**Geschwindigkeit** 113 km/h

Die PE von Suzuki mit Zweitaktmotor und Membranventil kam 1977 mit elektronischer Zündung und langer Übersetzung als Enduro heraus. Sie wog nur 109 kg und leistete 39,5 PS.

◁ **Armstrong MT500, 1985****Herkunft** Großbritannien**Motor** 481 cm<sup>3</sup>, 1 Zylinder**Geschwindigkeit** 129 km/h

Die Motorräder für die britische Armee mit österreichischem Rotax-Motor wurden vom Spezialisten Armstrong gefertigt. Später übernahm Harley-Davidson und verbaute einen 350-cm<sup>3</sup>-Motor.

▷ **MZ GE 250 ISDT Replica, 1985****Herkunft** Ostdeutschland**Motor** 243 cm<sup>3</sup>, 1 Zylinder**Geschwindigkeit** 120 km/h

MZ-Zweitaktmotoren waren stark. Etwa 200 Maschinen dieser kleinen Serie wurden von 1984 bis 1987 als Replika der Trial-Bikes für die Internationale Sechstagesfahrt 1982 gebaut.

△ **Montesa Cota 304, 1987****Herkunft** Spanien**Motor** 238 cm<sup>3</sup>, 1 Zylinder**Geschwindigkeit** 120 km/h

Honda kaufte Montesa 1985 auf. Die 304 hatte serienmäßig die erste Scheibenbremse und ein Zentralfederbein, womit Montesa wettbewerbsfähig blieb.



DORLING KINDERSLEY

Besuchen Sie uns im Internet  
[www.dorlingkindersley.de](http://www.dorlingkindersley.de)

## DIE GESCHICHTE EINER LEGENDE

Wie kein anderes Fahrzeug ist das Motorrad ein Symbol für Freiheit und Unabhängigkeit. Diese reich bebilderte Chronik zeichnet seine Geschichte detailliert nach - von der Entwicklung der ersten Prototypen bis zur modernen Rennmaschine, von der modischen Vespa bis zum Biker-Traum Harley-Davidson. Das Buch stellt über 1000 wichtige Modelle vor und porträtiert die großen Marken und ihre Konstrukteure.



29,95 € [D] 30,80 € [A]  
ISBN 978-3-8310-2387-5



9 783831 023875