

**Magazine Article: “Kopier-Maschine”, from *Oldtimer Praxis*
(Germany) October 2010, pages 66-70
English Translation followed by Original Version**



This article was forwarded to www.MarushoLilac.com by Berthold Glunz in Germany. The translation into English was a joint effort of the editor, Berthold Glunz and Dan Robinson in the U.K.

The subject of the article is Peter Hanke, with whom the editor has corresponded since 2003.

This is file **Kopier-Maschine.PDF**. Publication date is **January 28, 2013**. It is available from the Marusho/Lilac Motorcycle Register web site (www.MarushoLilac.com). The pages are 8.25 x 11 inches and are meant to be readily printable on either US Letter or A4 paper. The type font is CG Omega, which is embedded in the PDF (Portable Document Format) file.

© notes: [MarushoLilac.com](http://www.MarushoLilac.com) wrote the publisher to request permission to reprint this article on October 12, 2012, but received no reply. Should the publisher decline permission in the future, this article will be removed.

The article and photos are copyright © by *Oldtimer Praxis*, which is affiliated with *Oldtimer Markt* magazine (www.Oldtimer-Markt.DE). The text of the English translation is copyright © by [MarushoLilac.com](http://www.MarushoLilac.com), as is this presentation. Because the rights to the content do not belong to the Marusho/Lilac Motorcycle Register, permission to distribute this reprint file outside the Register's website cannot be granted. This PDF file is password-protected to insure that this notice remains with the file. If you have need for an editable version of this file, please contact the editor.

–ralph walker

Kopier- Maschine



Once again please -- but something different this time: Marusho Magnum 500

Peter Hanke knows BMW motorcycles like the back of his hand. Being a boxer fan he had also heard of the Marusho Magnum 500, which looks suspiciously like the R50, and was curious. He searched for and found an example, and indeed discovered much that was familiar -- yet with numerous differences!

Marushos are rare relics of Japan's learning period, when the only machines to be found

on the streets of Nippon were copies of European motorcycles. Adler, DKW, Horex and even the Victoria Bergmeister were all cloned by Japanese factories. There was certainly nothing underhand about these skilful copies from the 1950s, rather they reflected respect and admiration for the originals. It was only in the 1960s that Japanese companies broke away from European prototypes and set off on their journey to world dominance.

Both the Marusho ST 500 and its sportier sister the Magnum 500 are copies of this type and it is not difficult to work out where they gained their inspiration. The power train, brakes and many details echoed the R50, or rather the R50S, to such an extent that people made no bones about accusing the Marusho of being a blatant pirated copy.

Still, the eye can also spot differences. The frame design is completely different. The R50



A situation for a bold mechanic with a talent for improvisation: Only 903 half liter boxers were produced by Marusho, so there is a problem if components are missing - as in our example.

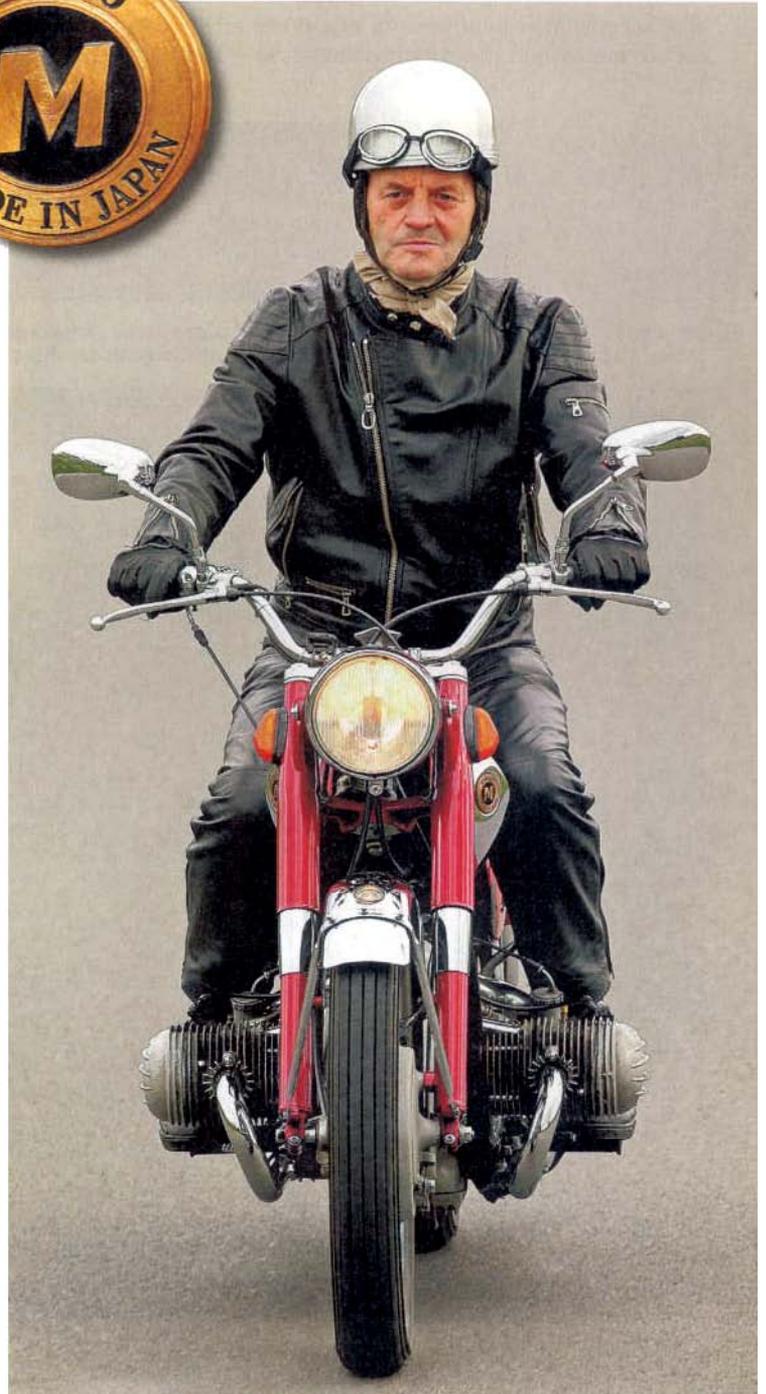
Proper handling: "Frame and telescopic fork are improvements over the BMW R50. Only the single leading shoe front brake does not hold up to the larger double leading shoe stopper from Munich."

frame of 1955 was indeed made of oval tubes expensively welded together, but the frame design of the Marusho was much more modern and sported a telescopic fork. The Japanese boxer ought to be even faster than the original, the BMW having 26 bhp, while the Marusho ST developed 36 SAE hp (30 hp DIN). As much as 40 hp SAE was claimed for the sport version which came out in 1966, the Magnum 500. It was one of these which Peter Hanke found in England in 2003.



It was a scruffy pile of junk but now it had found itself in good hands. As far back as the GDR era Hanke was an institution in all matters relating to BMW. Spare parts from the West were either expensive or impossible to get, so Hanke made for himself whatever he could. With handmade mufflers, which he sometimes sold to the West ("wrapped in colored paper, disguised as a bouquet of flowers"), he earned a tidy sum in East German marks, but that could be exchanged for Western Deutsch Marks, and so in 1984, with help from his

Out of the gloom: The two side covers were missing. Peter Hanke made these with the help of a photograph, and also fabricated the tank emblems. The original was made of plastic, but the new ones are bronze.



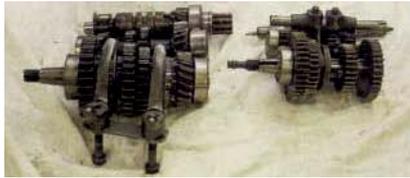
retired mother, he acquired a K100 from West Berlin. Hanke still has the K100, standing alongside a fully restored 1928 BMW R62 in his garage. He knew how to improvise, and it was this skill which would be called upon in the upcoming restoration.

"I didn't know much about Marusho," recalls Hanke, which was not surprising, since these machines were never exported to Europe. Instead, the Munich inspired creation was sent to win customers in the USA. The majority of bikes went there and to Australia, where initially they were by enthusiastic buyers who wanted to show their exhausts

to owners of the classic BMWs. 600 examples of the Marusho ST 500, 180 Magnum 500s and 123 of the final model Electra (with electric starter) were produced and shipped to the United States. From there, the machines went to other countries, some even returning to Japan. Shifting sales to America was a strategy of the design shop in Hamamatsu, in order to avoid litigation. Problems with the intake manifolds, leading to vacuum leaks and blown pistons, thwarted the success of the challenger, in addition to an unreliable ignition advance mechanism. Further financial losses occurred with the Electra's starter, where the teeth of the

flywheel starter ring gears sheared off. In 1967 the factory was forced to close its doors.

"A lot of junk was attached to my bike, and some parts were missing," says Hanke who, of course, had hoped that it would be possible to use BMW parts to some extent to rebuild the Japanese copy. A false hope: Things like the generator cover, air filter box and intake manifolds had to be sourced in the U.S., but it was only after Hanke had actually obtained a used but complete engine from a German Marusho fan that he began the restoration. Now for a surprise: While the bike looked terrible, the original



Direct comparison shows how much more intricate the Japanese "rotating drum gearchange" is. It can cope with the power and yet gives a sweet action.

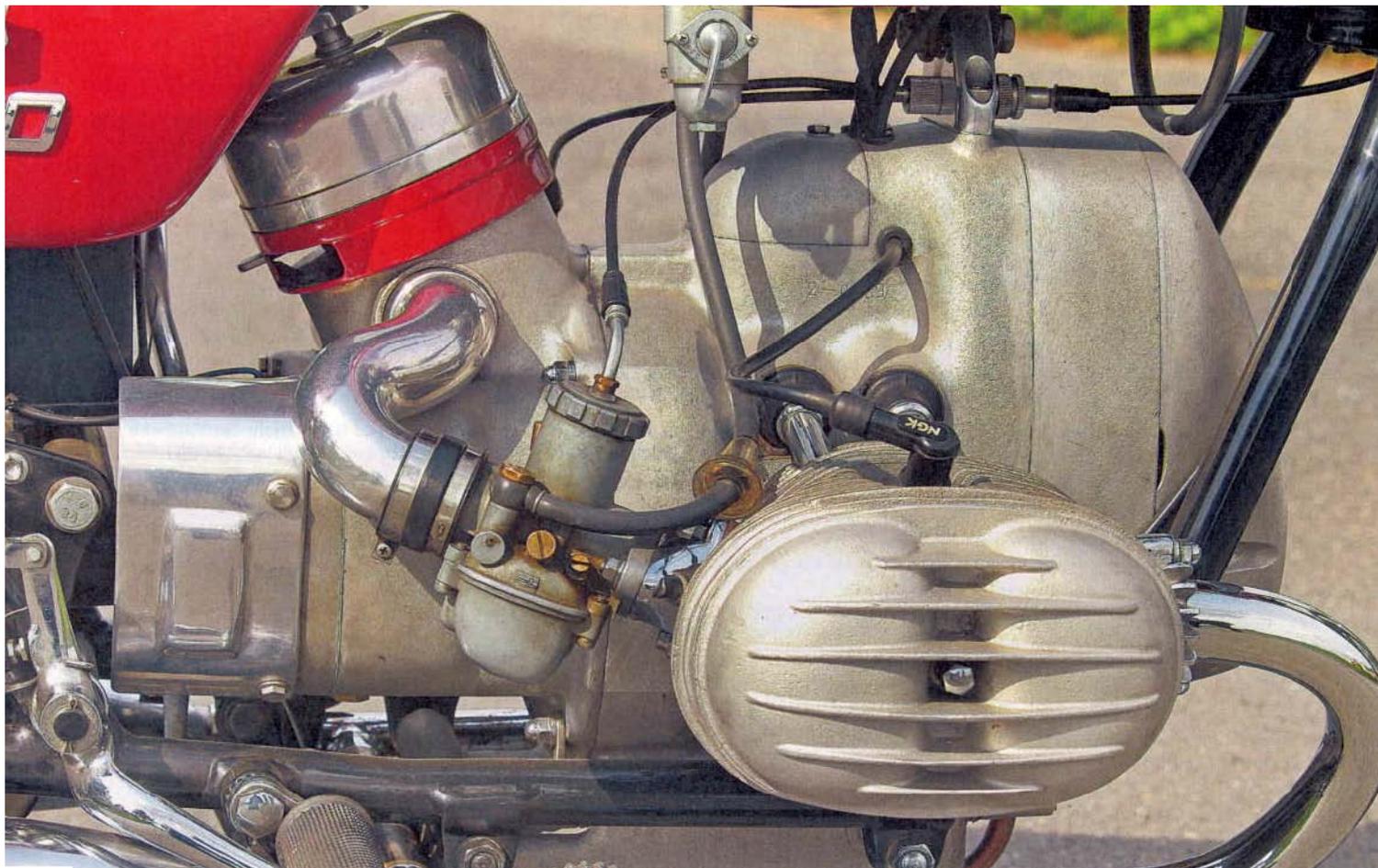


A problem with the Nippon design: The ignition with its non-independently adjustable breakers.



The home-built exhaust system.





Bore and stroke (68 x 68 mm) correspond exactly to the BMW engines, the compression was 9.6:1 as with the quite high-level R69S.

engine was in fine shape. Today Hanke remains amazed: "Since almost everything was like new — apart from the lack of some fittings, this was a major win." Curiosity won, of course, and the Berliner completely dismantled his Japanese boxer to explore in detail how much

the Marusho resembles the BMW R50. It turned out that the crankshaft of the R50 can easily be installed in the Marusho, though not the flywheel. "The motor housing is ten millimeters narrower than the R50. The BMW flywheel would therefore need to be turned down." Only the crankshaft bearings were worn, and stock BMW bearings fit perfectly.

Accessories: Oil thermometer. The Marusho does not suffer from overheating.

The R50 cylinders are not interchangeable. Marusho had already utilized through studs (introduced later by BMW with the /5 series), together with a different flange design to go with the position of the studs. The latter change may have been made by the plant in Hamamatsu in order to sidestep any legal recourse by Munich. Hanke's Marusho cylinders proved to be in good shape, but he obtained new BMW R50S pistons. "They may have only one oil control ring but they work very well. However, the piston clearance



40 hp at 7000 rpm: 28mm carbs were responsible for the impressive performance.



Still the original chrome! Only the inside of the tank had to be de-rusted and coated.



Found operational: Only the inner workings of the speedometer were gummed up.

must be matched to the alloy cylinder of Marusho." BMW cylinders at that time were still made from cast iron. The Marusho restorer should use four to five hundredths piston clearance, whereas six to eight hundredths is appropriate for the BMW's cylinders.

The cylinder heads, which were badly worn and apparently came from another machine, were also rebuilt. R50S valves were fitted along with lead-free seat inserts. The remaining inner parts were set up with tight tolerances. Since Marusho used a different valve angle, substituting BMW rockers was not possible. There are differences between the original and Japanese Bavarian-style copy with the clutch. The Marusho clutch is smaller and uses coil springs instead of the BMW disc spring. The replacement came from a totally unexpected BMW parts shelf: The clutch disc of the three cylinder K75 has a diameter of 165 millimeters instead of 160, but still fits when the Marusho backing plate is riveted to it.

The Marusho transmission gave no problems. Here too the copier went his own way and presented a much more modern solution when it was built, ten years before BMW adopted it. The gearbox has a rotary shift drum, as the Munich-based manufacturer only used in the K100 in 1983 and in the subsequent four-valve boxers.



Custom made: The stainless spokes with which the original hubs were laced.

Peter Hanke appreciates that construction: "The gear is intricately designed, has a lighter action and requires shorter shift travel."

If all else fails, it would be possible to install a complete BMW drivetrain, including the transmission in the Marusho frame, because the motor mounts are the same for both bikes. The BMW drive shaft must, however, also be transplanted because the Marusho gearbox output is not to a cross joint, but to a flexible coupling. Moreover the connection of the drive shaft to the rear pinion gear is completely different in the Far Eastern copy. A sliding, splined shaft lubricated by grease is used in the BMW. "It is therefore not possible to fit the BMW drive shaft behind the Marusho engine." The overall good condition of the Marusho made such considerations completely unnecessary. The flexible disk had to be replaced, however - something suitable was found in the BMW parts catalog for the BMW 1600 auto. Extensive work also was needed on the final drive ring gear. The ball bearing was worn out and was replaced with a DIN bearing, for



Year of construction 1967: Incorporation of turn signals is required beginning with the year the Marusho was made.

which the driveshaft housing had to be modified.

Contemporary owners had painfully experienced the weaknesses of the Marusho which Hanke eliminated. "The original generator is vulnerable to inadvertent contact between armature and field coil because of flexing of the crankshaft. Moreover, the contact breaker points cannot be set independently. I have therefore converted the bike to a modern MZ-B ignition, which was originally designed for the BMW R69S. "A friend helped reprogram the new ignition for the characteristics of the Marusho's 19° spark advance. Hanke used self-made parts to replace the intake manifolds which often leaked and were a frequent cause of the Japanese boxer's demise.

Ever since he made these improvements, the BMW fan is excited about his Magnum 500: "It is not a cheap copy, but a well-built motorcycle, in some respects technically ahead of the BMW. These include the aluminum alloy cylinders, the through-bolts, the very sweet-shifting transmission and improved handling

characteristics. Some fine points are also better resolved, such as the supply of oil. The Marusho pump has a higher flow rate, while oil is pumped into the hollow drilled camshaft." Should the camshaft become worn, the restorer can still fall back on the BMW counterpart made of solid material. "When fitting this camshaft," explains Hanke, "it should not be enclosed on both sides, because it is usually insufficiently lubricated."

Hanke would never sell his Japanese exotic. On his excursions he enjoys seeing the disbelieving faces of his fellow man: "A BMW with Mikunis and a Jawa tank? They didn't make them. . . "

Text: Robert Reuter
Photos: Siegfried Traub

Marusho

Of the approximately 900 ever built. . .

. . . probably no more than 100 complete Marushos exist. Most of them are in American collectors' hands. In Germany the reported Marushos can be counted on the fingers of one hand, and little is known about machines in neighboring countries. The search for original replacement parts within Europe is therefore nearly impossible. The situation is better in the US, where Ralph Walker, who also works with this model, is dedicated to the forgotten marque.

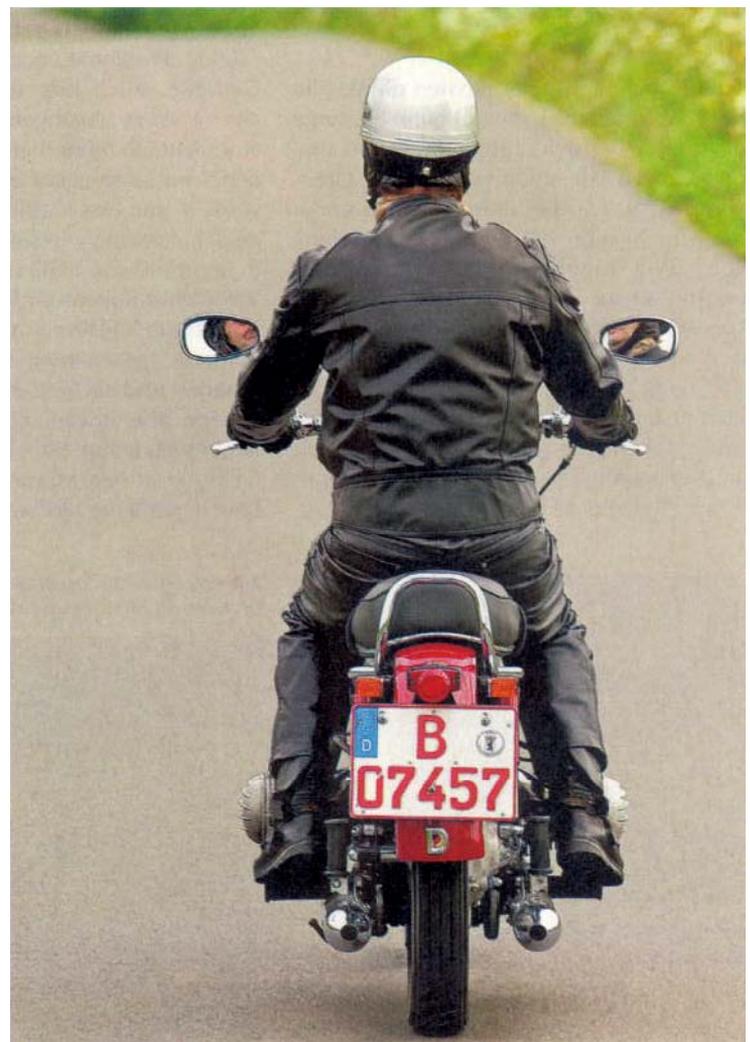
For good advice about "early" Japanese motorcycles . . .

. . . the owner of the Magnum 500, Peter Hanke, Seelower Str. 6, 10439 Berlin, recommends the Japanese motorcycle enthusiast Wolfgang Sasse, Depenbrock 16, 32469 Pelershagen.

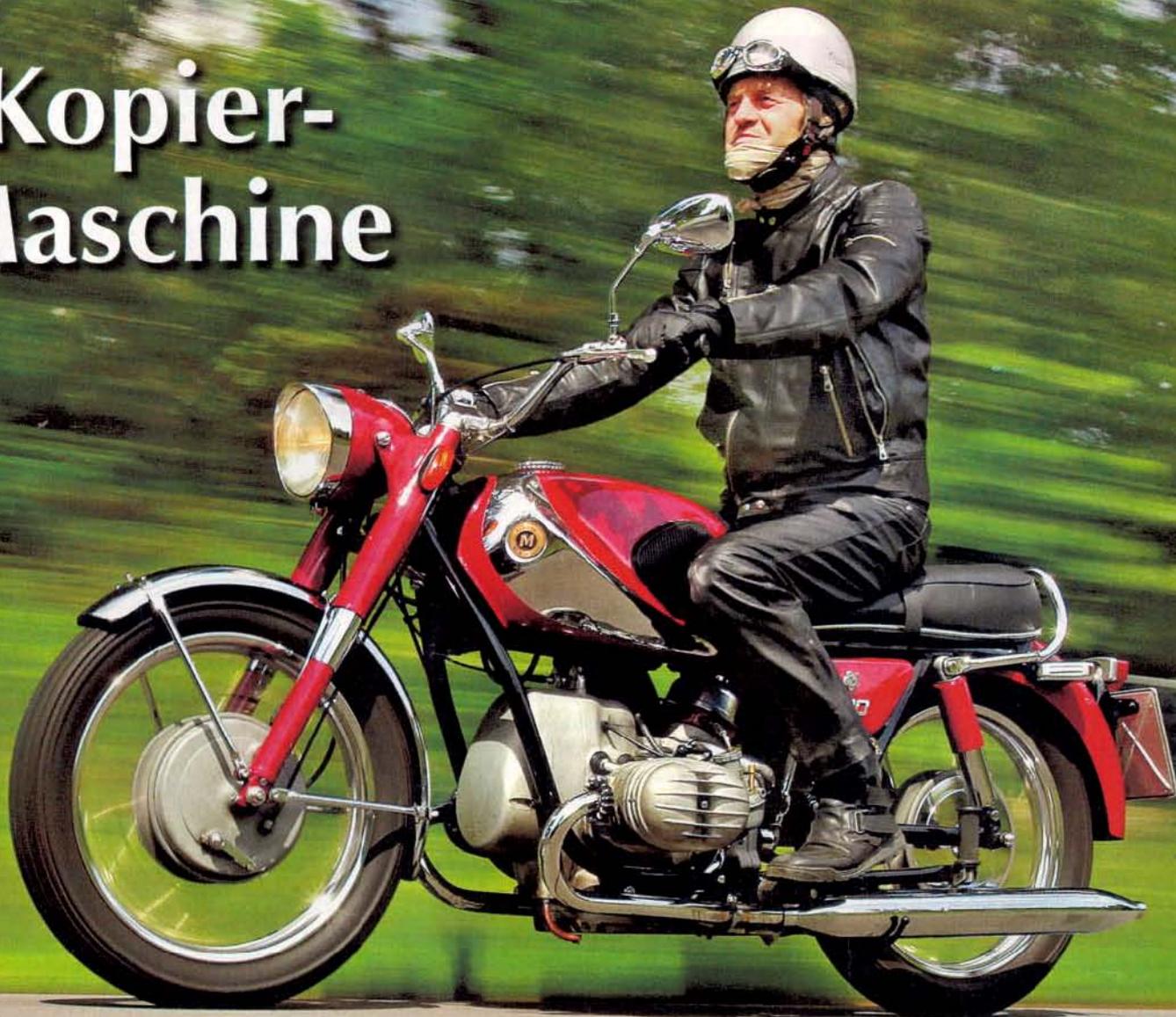
Further information on Marushos . . .

. . . including early single cylinder, V-twin models, prototypes and racers can be found on the internet on the very interesting but English-only website www.MarushoLilac.com, which is operated by the aforementioned Ralph Walker, who can also be reached by the e-mail contact form on his website.

Not entirely fair. In many respects the technology comparison actually favors the more modern Marusho 500. However, we should not forget that the BMW swing arm R50 was produced in 1955, nine years before the Nippon boxer's debut.



Kopier- Maschine



Nochmal das Gleiche bitte – aber diesmal anders: Marusho Magnum 500

BMW-Motorräder kennt Peter Hanke wie seine Westentasche. Auch von der Marusho Magnum 500, die so verdächtig nach R50 aussieht, hatte der Boxer-Fan schon einiges gehört und war entsprechend neugierig. Er suchte und fand ein Exemplar, entdeckte tatsächlich viel Vertrautes – aber auch sehr viele Unterschiede!

Marushos sind seltene Überbleibsel aus Japans Lehrzeit, als sich auf Nippons Straßen die Kopien europäischer Motorräder nur so tummelten. Adler, DKW, Horex oder gar die Victoria Bergmeister – sie alle gab es als Nachbauten aus japanischen Fabriken. Gekonnte Kopien hatten im Japan

der fünfziger Jahre allerdings nichts Anrüchiges, sondern galten als Ehrerbietung an das bewunderte Original. Erst in den Sechzigern lösten sich Japans Firmen von den europäischen Vorbildern und traten ihren Siegeszug an.

Auch die Marusho ST 500 und ihre sportlichere Schwester, die Magnum 500, sind solche Plagiate, und wem sie nacheiferten, ist nicht schwer zu erkennen. Triebwerk, Bremsen und viele Details ähneln der BMW R50 beziehungsweise der R50S so sehr, dass ihnen der Vorwurf, freche Raubkopien zu sein, nicht erspart blieb. Ins Auge fallen jedoch auch die Unterschiede. Gänzlich anders gestaltet ist das Fahrgestell. Der R50-Rahmen von 1955 war zwar aus teuren Ovalrohren zusammengesweißt, doch das Rahmen-Design der

Marusho war ungleich moderner und glänzte mit einer Telegabel. Auch flotter als das Original sollte der Nippon-Boxer sein: 26 PS leistete das Aggregat der BMW, 36-SAE-PS (gut 30 PS nach DIN) entwickelte die Marusho ST. Sogar 40 SAE-PS wurden der 1966 erschienenen Sportversion attestiert, der Magnum 500, die Peter Hanke 2003 in England erwarb.

Das Häuflein Elend befand sich nun in guten Händen. Schon zu DDR-Zeiten war Hanke eine Institution in allen Fragen rund um BMW. Ersatzteile aus dem Westen waren entweder teuer oder gar nicht zu bekommen, Hanke baute nach, was möglich war. Mit handgemachten Auspufftüten, die er manchmal auch in den Westen verkaufte („...mit buntem Papier drumrum, getarnt als Blumenstrauß“) verdiente er ordentlich,



Ein Fall für mutige Schrauber mit Improvisationstalent: Nur 903 Halbliter-Boxer produzierte Marusho, entsprechend eng wird's, wenn Anbauteile fehlen – wie bei unserem Exemplar

Ordentliches Fahrverhalten: „Rahmen und Telegabel sind Verbesserungen gegenüber der BMW R50. Nur die vordere Simplex-Bremse hält dem Vergleich mit dem (zudem größeren) Münchner Duplex-Stopper nicht stand

Ost-Mark zwar, aber die ließen sich „umrubeln“, und so kam er 1984 mit Hilfe seiner pensionierten Mutter an eine K100 aus West-Berlin. Die K100 hat Hanke heute noch, und auch eine voll restaurierte 1928er BMW R62 steht in seiner Garage. Wie man improvisiert, wusste er also. Und eben dieses Talent sollte bei der kommenden Restaurierung gefragt sein.



„Ich wusste von Marusho eigentlich nur wenig“, erinnert sich Hanke. Was kein Wunder war, denn nach Europa kamen die Maschinen nie. Stattdessen wollte das Werk den Münchnern auf dem US-Markt Kunden abjagen. Dorthin und nach Australien ging das Gros der Maschinen, wo sie anfangs auf begeisterte Käufer trafen, die den bewährten BMW gerne den Auspuff zeigen wollten. 600 Exemplare der Marusho ST 500, 180 Magnum 500 und 123 der zuletzt vorgestellten Electra (mit E-Starter) wurden insgesamt produziert und in die USA verschifft. Von dort gingen die Maschinen in andere Länder, auch zurück nach Japan. Die Verlagerung des Vertriebs nach Amerika war eine Maßnahme des Copyshops in Hamamatsu, um juristischen Anwürfen vorzubeugen. Probleme mit den Vergaserflanschen, die zu Falschluff und

Aus dem Nichts: Die beiden Seitendeckel fehlten. Peter Hanke baute sie mit Hilfe einer Fotovorlage kurzerhand nach, ebenso wie die Tankemblem. Die waren original aus Kunststoff gefertigt, entstanden nun aber aus Bronze neu



durchgebrannten Kolben führten, vereitelten den Erfolg des Herausforderers jedoch genauso wie eine unzuverlässige Zündverstellung. Hinzu traten kapitale Schäden am Anlasser der Electra, bei der die Anlasserkränze reihenweise von der Schwungscheibe abscheren. 1967 musste das Werk die Tore schließen.

„An mein Motorrad war sehr viel Schrott geschraubt worden, außerdem fehlte etliches“, berichtet Hanke, der natürlich die Hoffnung hatte, das Nippon-Plagiat teilweise mit BMW-Brocken wieder aufbauen zu können. Eine trügerische Hoffnung: Dinge wie Lichtmaschinendeckel, Luftfilterkasten und Ansaugröhre musste der Schrauber in den USA auftreiben, doch erst als Hanke tatsächlich bei einem deutschen Marusho-Fan einen verbrauchten, aber kompletten Motor bekam, begann er die Restaurierung. Die Überraschung: So

schlecht das Motorrad optisch dastand, so gut war der Originalmotor beisammen. Hanke staunt noch heute: „Da war fast alles wie neu – von den fehlenden Anbauteilen abgesehen ein Hauptgewinn.“ Die Neugier siegte freilich, also zerlegte der Berliner seinen Japan-Boxer komplett, um zu erforschen, wie sehr die Marusho im Detail der BMW R50 gleicht. So kam heraus, dass sich die Kurbelwelle der R50 problemlos in die Marusho einbauen lässt, wenn auch nicht die Schwungscheibe. „Das Motorgehäuse ist zehn Millimeter schmaler als das der R50. Die BMW-Schwungscheibe müsste deshalb abgedreht werden.“ Sind nur die Kurbelwellenlager verschlissen, sieht es besser aus – die Lager der BMW passen tadellos.

Nicht kompatibel sind die R50-Zylinder. Die Marusho hat bereits durchgehende Stehbolzen (die BMW erst mit der /5-Serie

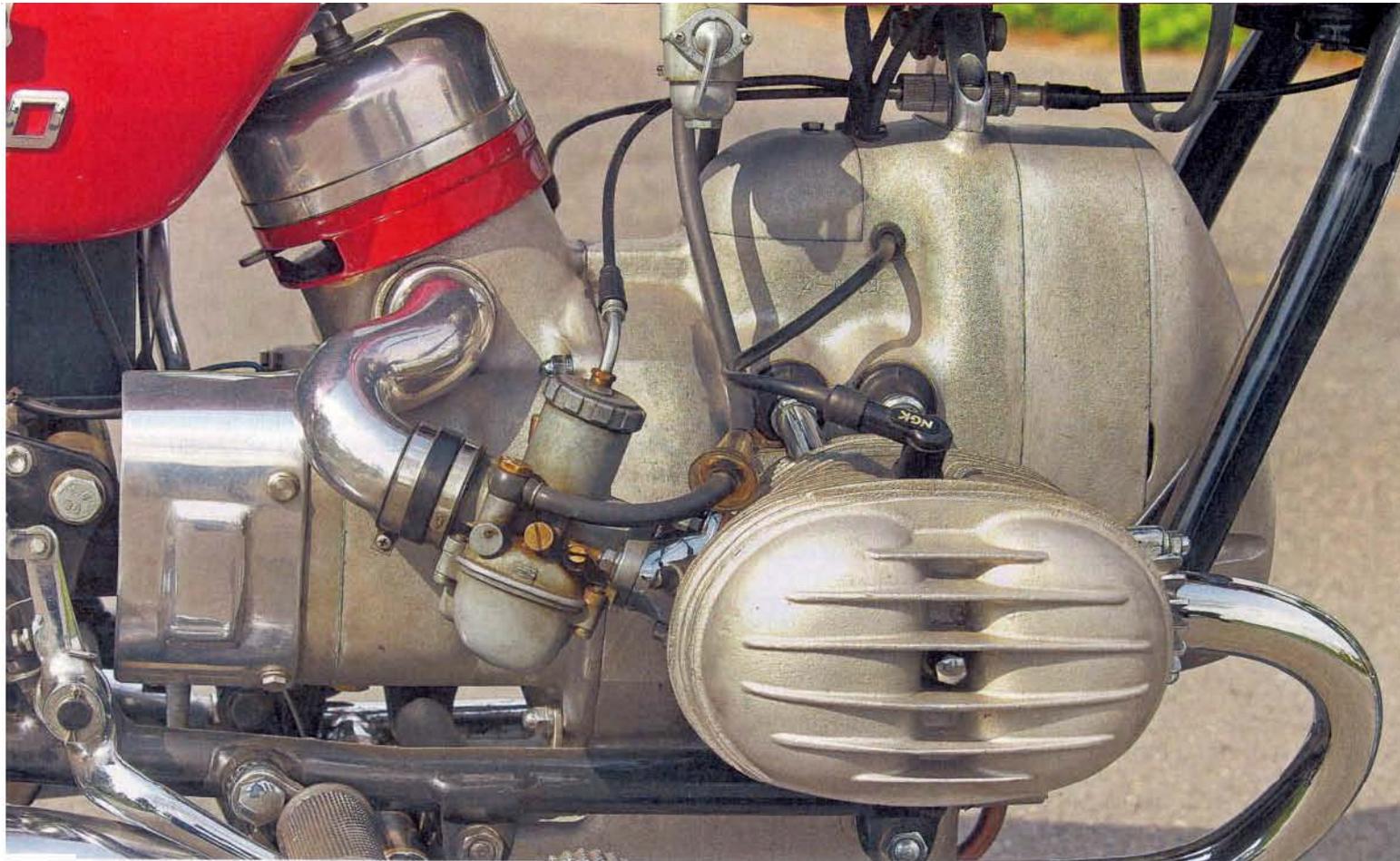
einführte) und zudem ein anderes Flanschbild, was die Position der Stehbolzen angeht. Letzteres dürfte das Werk in Hamamatsu gemacht haben, um etwaigen juristischen Schritten der Münchner den Wind aus den Segeln zu nehmen. Hanks Marusho-Zylinder erwiesen sich als gut in Schuss, bekamen aber neue Kolben von der BMW R50S. „Die haben zwar nur einen Ölabbstreifring, funktionieren aber sehr gut. Allerdings muss das Kolbenspiel auf die Leichtmetall-Zylinder der Marusho abgestimmt werden.“ Die BMW-Zylinder waren zu jener Zeit noch aus Gussmaterial. Vier bis fünf Hunderstel sollte nach Erfahrung des Restaurierers das Kolbenspiel bei der Marusho betragen, sechs bis acht Hunderstel sind es in BMW-Zylindern.

Überarbeitet wurden auch die Zylinderköpfe, die stark verschlissen waren und augenscheinlich von einer anderen Ma-



Der direkte Vergleich zeigt, um wieviel filigraner das japanische „Schaltwalzengetriebe“ ausfällt. Es verträgt die Leistung dennoch und lässt sich gut schalten. Ein Problem der Nippon-Konstruktion: die Zündung mit den nicht separat einstellbaren Unterbrechern. Marke Eigenbau: die Auspuffanlage





Bohrung und Hub (68 x 68 mm) entsprechen exakt den BMW-Motoren, die Verdichtung lag mit 9,6:1 auf dem recht hohen R69S-Niveau

schine stammten. Hier passten die Ventile der R50S, zudem wurden Bleifrei-Sitzringe eingesetzt. Bei den übrigen Innereien sind dem Teiletasch schon wieder enge Grenzen gesetzt. Da die Marusho einen anderen Ventilwinkel hat, ist die Verwendung von BMW-Kipphebeln im Japan-Boxer beispielsweise nicht möglich. Unterschiede zwischen bajuwarischem Original und japanischem Nachbau weist auch die Kupplung auf. Die Marusho-Kupplung ist kleiner und hat Schraubenfedern statt der BMW-Tellerfeder. Ersatz kam aus einem ganz erstaunlichen BMW-Regal: Die Kupplungsscheibe der Dreizylinder-K75 hat ei-

nen Durchmesser von 165 statt 160 Millimeter, passt aber trotzdem, wenn der Marusho-Mitnehmer mit ihr vernietet wird.

Keine Probleme machte das Marusho-Getriebe. Auch hier waren die Kopierer eigene Wege gegangen und präsentierten eine deutlich modernere Lösung, als sie in der zehn Jahre zuvor erschienenen BMW verbaut war. Das Getriebe verfügt über eine Schaltwalze, wie sie die Münchner erst in der K100 von 1983 und in den späteren Vier-Ventil-Boxern einführte. Peter Hanke schätzt die Konstruktion. „Das Getriebe ist filigraner gezeichnet, lässt sich leichter schalten und hat kürzere Schaltwege.“

Wenn alle Stricke reißen wäre es möglich, einen kompletten BMW-Antrieb samt Getriebe in den Marusho-Rahmen einzubauen, denn die Motoraufnahmen sind bei

beiden Motorrädern gleich. Der Kardan der BMW muss dann allerdings mit transplantiert werden, denn am Getriebeausgang der Marusho befindet sich kein Kreuzgelenk, sondern eine Hardyscheibe. Völlig anders sieht bei der Fernost-Kopie auch die Verbindung der Kardanwelle mit dem hinteren Ritzel aus. Hier kommen Kullissensteine und ein in Fett gleitendes Schiebestück zum Einsatz. „Es ist darum nicht möglich, den BMW-Kardan hinter den Marusho-Motor zu schrauben.“ Der gute Zustand des Marusho-Aggregats machte solche Überlegungen freilich überflüssig. Die Hardyscheibe musste allerdings ersetzt werden – etwas Passendes fand sich im Teile-Katalog des BMW 1600. Umfangreich fielen auch die Arbeiten am Tellerrad des Hinterradantriebs aus. Das



40 PS bei 7000 Touren: 28er Vergaser waren mitverantwortlich für die stattliche Leistung

Zubehör: das Ölthermometer. Temperaturprobleme kennt die Marusho aber nicht



Noch der erste Chrom! Der Tank musste nur innen entrostet und lackiert werden



Funktionsfähig vorgefunden: Das Innenleben des Tachometers war lediglich verharzt



Eigens angefertigt: die Nirosa-Speichen, mit denen die Originalnaben eingespeicht wurden



Baujahr 1967: Das Geburtsjahr der Magnum machte den Einbau von Blinkern nötig

Rillenkugellager war verschlissen und wurde durch ein DIN-Lager ersetzt, wofür das Kardangehäuse umgebaut werden musste.

Die von zeitgenössischen Besitzern leidvoll erlebten Schwachstellen der Marusho hat Hanke gleich mit beseitigt. „Die originale Lichtmaschine ist anfällig, weil die Biegekräfte der Kurbelwelle für ungewollte Kontakte zwischen Anker und Wicklung sorgen. Überdies können die Zündzeitpunkte nicht getrennt eingestellt werden. Ich habe darum auf eine moderne Zündung von MZ-B umgerüstet, die eigentlich für die BMW R69S gedacht ist.“ Ein Freund half dabei, die neue Zündung auf die Kennlinien des 19-Grad-Zündwinkels der Marusho umzuprogrammieren. Die häufig undichten Ansaugstutzen, die dem Nippon-Boxer so oft den Garas machten, ersetzte Hanke durch selbst gefertigte Teile.

Spätestens seit diesen Verbesserungen ist der BMW-Fan von seiner Magnum 500 begeistert: „Sie ist keine billige Kopie, sondern ein solide gebautes Motorrad, das der BMW in einigen Punkten technisch voraus war. Dazu zählen die Leichtmetall-Zylinder, die durchgehenden Stehbolzen, das sehr gut schaltbare Getriebe und die besseren Fahreigenschaften. Besser gelöst sind auch einige Details, wie etwa die Ölversorgung. Die Marusho-Pumpe hat eine höhere Förderleistung, zudem wird das Öl in die hohlgebohrte Nockenwelle gepumpt.“ Ist die Nockenwelle verschlissen, kann der Restaurator trotzdem auf das BMW-Pendant aus Vollmaterial zurückgreifen. „Die passt auch“, erklärt Hanke, „das verwendete Lager darf dann aber nicht beidseitig gekapselt sein, da es sonst nicht ausreichend geschmiert wird.“

Hergeben würde Hanke seinen Nippon-Exoten nicht mehr. Dazu freut er sich bei seinen Ausfahrten viel zu sehr über die ungläubigen Gesichter seiner Mitmenschen: „Eine BMW mit Mikunis und Jawa-Tank? Das kann man doch nicht machen...“

Text: Robert Reuter
Fotos: Siegfried Traub

Marusho

Von den rund 900 jemals...

...gebauten Marusho-Boxern existieren wahrscheinlich keine 100 Stück mehr. Die meisten davon befinden sich in amerikanischer Sammlerhand. In Deutschland gemeldete Marushos lassen sich an den Fingern einer Hand abzählen, und über Maschinen in Nachbarländern ist nicht viel bekannt. Die Suche nach Originalersatzteilen innerhalb Europas ist deshalb nahezu aussichtslos. Besser sieht es in den USA aus, wo sich Ralph Walker, der auch beim Aufbau der gezeigten Maschine half, für die vergessene Marke engagiert.

Der Besitzer der Magnum 500...:

...Peter Hanke, Seelower Str. 6, 10439 Berlin, empfiehlt für guten Rat rund um die „frühen“ japanischen Motorräder den Nippon-Aktivisten Wolfgang Sasse, Depenbrock 16, 32469 Petershagen

Weitere Marusho-Infos...

...auch zu frühen Einzylindern, V2-Modellen, Prototypen und Rennern gibt's im Internet auf der sehr interessanten aber englischsprachigen Seite www.marusholilac.com, die von besagtem Ralph Walker betrieben wird, der auch per E-Mail-Kontaktformular auf seiner Homepage zu erreichen ist.

Nicht ganz fair: In vielen Punkten spricht der Technik-Vergleich tatsächlich für die modernere Marusho 500. Allerdings darf man nicht vergessen, dass BMWs Vollschwingen-R50 bereits 1955 entstand, neun Jahre bevor der Nippon-Boxer debütierte

