



# Peter Hanke und seine „Japan-BMW“, die „Marusho“



Die Exotin, die japanische „Marusho“, es sollen weltweit nicht viel mehr als 50 Stück existieren

Peter Hanke aus Berlin ist als BMW-Spezialist bekannt (TOP SPEED 04/2009), aber nicht nur die Marke BMW ist seine Leidenschaft. Neben einem interessanten Honda-Klassiker steht neben anderen Motorrädern auch eine etwas außergewöhnliche BMW in seiner Garage. Ach nein, das ist ja gar keine BMW, am Tank prangt ein eher unbekanntes Markensymbol mit der Bezeichnung „Marusho“.

In Japan entstanden nach dem zweiten Weltkrieg in der Motorradbranche eine ganze Reihe neuer Firmen. Darunter gab es auch für die Marke „Marusho-Lilac“ einen Firmenstart, Masashi Ito war der Begründer von Marusho. Er wurde am 16.03.1922 geboren und arbeitete u.a. von 1930 bis 1935 bei Honda. Er begann 1946 mit der Produktion von LKW-Teilen. 1948 hatte er die Idee, ein Motorrad zu entwickeln und stellte 1950 den ersten Prototyp Marusho-Lilac vor. Lilac ist die Bezeichnung für Flieder und war die Lieblingsblume der Herzendame des Chefs. Unter den Typenbezeichnungen LA, LB und LC produzierte er Motorräder mit einem Hubraum von 150 ccm. In 19 Jahren brachte die Firma 31 verschiedene Modelle in verschiedenen Bauformen und Hubraumklassen auf den Markt, darunter auch einen V-Twin. 1961 ging die Firma in Konkurs. Als 1955 in Brüssel die BMW R

50/2 vorgestellt wurde, war das schon eine Überraschung, und wie bereits viele andere ihrer Vorgängerinnen aus der gleichen „Schmiede“ fand die Maschine auch schnell viele Liebhaber. Mit Sicherheit hat das Modell auch Firmeneigner Ito bei Marusho imponiert, und der gute Marktwert inspirierte ihn wohl auch zu der Idee, eine ähnliche Maschine zu produzieren.

Bei einem erneuten Aufleben der Konjunktur erwarb die Firma im Jahr 1963 unter der Bezeichnung Lilac Co., Ltd. wieder neu. Es entstand bei Lilac das Modell 500 ST (Sport Touring), ihre Verwandtschaft mit der BMW konnte dieses Motorrad nicht verleugnen, es sollen wohl ausschließlich für die USA nur etwa 600 Maschinen gefertigt worden sein. Auch nach dem Konkurs von Lilac entstand für nur ca. 180 Kunden ab dem Jahr 1966 die „Marusho“ Magnum 500 mit einem Stückpreis von 995 US\$, eine weitere Maschine mit 500 ccm Boxermotor auf der Basis der 500 ST. Auch sie war ein Motorrad, welches zumindest nach dem äußeren Erscheinungsbild ihre Ähnlichkeit zum „bajuwarischen“ Produkt auf keinen Fall leugnen konnte. Allerdings hatte ihre Leistung unterdessen eine Steigerung erfahren, im Gegensatz zur ST verfügte die Magnum über 34 PS anstatt 26.

Eine weitere Entwicklung sollte den amerikanischen Markt erobern. 1967 entstand in der Nie-



Das ist das Markenemblem der „Marusho – Magnum 500“, hier sollte man schon aufmerksam hinschauen, denn der Anblick bietet sich nur sehr selten

derlassung von Kalifornien ein Modell mit Anlasser. Es war eine mit Aufwand modifizierte Magnum und wurde als Magnum Electra angeboten. Nur 123 Maschinen sollen zum Preis von 1.195 US\$ an den Mann gebracht worden sein. Danach war die Firma leider nicht mehr existenzfähig und musste erneut Insolvenz anmelden.

Wie das im Leben so mitunter spielt, erhielt unser Freund Peter Hanke zufällig Kunde von so einem japanischen Exoten. Jener Mann ist Bernd Mühle, heute ein leidenschaftlicher Klassikfreak. Dieser Bernd gehörte noch vor der Wendezeit in die Motorradclique um Peter und seine

Freunde. Auch er kehrte der DDR, gemeinsam mit seiner Frau, noch relativ kurz vor dem Ende der DDR, illegal den Rücken. Ähnlich wie im vorangegangenen Heft, mit der Geschichte um Klaus Sauer, aber doch anders, verlief die Republikflucht des Ehepaars Mühle. Im vereinten Deutschland fand man sich wieder, die alte Freundschaft war noch ungebrochen, und Bernd Mühle war Teilnehmer an vielen Klassikveranstaltungen mit alter Renntechnik beim VFFV. Das Glück ergab für ihn, in England eine echte Velocette-Rennmaschine aus relativ früher Bauzeit mit jeglichem historischen Nachweis darüber zu erwerben – aber – als Bedingung

Der erste Eindruck beim Betrachten der Magnum 500 ist doch eindeutig BMW – oder? Es ist alles sehr ähnlich, aber nichts ist identisch



musste eine relativ desolater „Marusho“ zusätzlich gekauft werden. Davon erhielt BMW-Experte Hanke Kenntnis und sofort entbrannte in ihm das Feuer für diese

rarer eher den britischen Klassikern, ebenso die Anbringung der hinteren Teleskopstoßdämpfer.

Laut Einschätzung des Profis Hanke war man mit der „Ma-

rushto“ gegenüber dem BMW-Produkt um zehn Jahre voraus. Die Maschine ähnelte in ihrem frühen Baujahr sehr der BMW R 75/5, er selbst ist Besitzer dieser. Die starke Ähnlichkeit ist gegeben, aber die Teile sind nicht im Original nachgefertigt, und es besteht nicht die Möglichkeit der Austauschbarkeit zwischen den beiden Produkten. Es wurde bei der Konstruktion viel Wert auf zum Teil auch kleine Änderungen gelegt. Es sollte bitte niemand an Produktdiebstahl der japanischen Firma beim deutschen Werk glauben. Es gab eine Abstimmung der Konstruktionsunterlagen von Fernost nach Europa, bestimmte Forderungen von BMW hielten die Japaner exakt ein.

Das quadratische Hub-/Bohrungsverhältnis wurde mit 68 mm übernommen, aber der Kurbeltrieb wurde mit Wälzlagern ausgestattet. Die Pleuel liefen mittels käfiggeführten Rollen auf den Hubzapfen der Kurbelwelle. Das Verdichtungsverhältnis des Zweizylinder-Boxermotors beträgt 1:9,6. Bei der Restaurierung machte Peter die Feststellung, dass zu den relativ wenig identischen Einzelteilen beider Fabrikate nicht die Kolben gehören. Diese sind mit denen der R 50 S passend. Die Alu-Zylinder, mit eingezogenen Graugussbüchsen, wurden gemeinsam mit den Köpfen mit durchgehenden Zugankern mit dem Kurbelhaus verbunden. Sehr fortschrittlich erfolgte die Schmierung der Nockenwellen, diese wa-



Mit dem Erscheinen der Marusho Magnum 1963 waren die Japaner der BMW-Entwicklung einige Jahre vorausgeeilt, das wird der Fachmann neidlos zugestehen müssen



Peter Hanke und Frau Beate mit ihren geschwisterähnlichen fahrbaren Untersätzen

selbst die Steuerräder verfügten über eine völlig andere, wesentlich feinere Verzahnung, wodurch der Motor geräuschärmer lief. Die originale Zündung, war ein weiterer Schwachpunkt am Motor der „Marusho“, eine Zwölf-Volt-Schwung-Licht-Zündanlage mit zwei Unterbrechern auf einer Platte ersetzte Peter mittels einer MZB-Anlage à la 90 S. Der nächste Schwachpunkt am Motor war eine ungünstige Anflanschung der Vergaser, indes Folge es zu „falscher Ansaugluft“ kam und die Kolben durchbrannten. Die Vergaser entwickelte die Firma Mikuni mit 28 mm Durchmesser.

Die Kupplung ist modern gestaltet, ähnlich wie bei 1/5 BMW's, allerdings zehn Millimeter größer im Durchmesser. Das Sportgetriebe verfügte ebenso wie der Kardan mit seinem Schiebstück am hinteren Ende sowie die Räder mit ihren Hubzapfen der Kurbelwelle, aber die Maßhaltigkeit war völlig anders, da war nichts mit Austauschteilen von BMW verwenden.

Die angegebenen 34 PS leistet der 500-ccm-Motor bei 7.000 Umdrehungen der Kurbelwelle und verhilft der Maschine über das Viergang-Sportgetriebe zu einer Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h. Der ungewohnt geformte Kraftstofftank wirkt ansprechend mit seiner teilweise verchromten und lackierten Oberfläche. Das Volumen beträgt 15

cm Breite relativ schmal gehaltenen Sitzbank entgegen.

In den Staaten sollen noch gegen 50 dieser exotischen Motorräder existieren, in Europa wurde niemals über einen Händler ein Modell dieser japanischen Firma verkauft. Da bedarf es wohl keiner Erwähnung, wo Peter Hanke mit seiner „Marusho“ auftaucht, gibt es immer etwas zu bestaunen, und mit seinen fachkundigen Erläuterungen wird die ganze Sache fein abgerundet. Im nächsten Bericht werden die Motorräder der Plauener Bäckermeister Alfred und Alexander Mühlberg vorgestellt.

**BUCH-BESTELLUNG**  
unter  
[www.top-speed.info](http://www.top-speed.info)

