

# CLASSIC DRIVER

## Paul d'Orleans lebt den Traum von klassischen Motorrädern

### Lead

Das Herz von Paul d'Orleans ist Motorrädern verfallen. Sie sind für ihn mehr als die Summe der Teile, sondern wie Hologramme einer vergangenen Zeit mit ihren Persönlichkeiten, Politik, Kultur und Kunst. Diese Leidenschaft möchte er mit allen teilen. Rémi Dargegen hat ihn in San Francisco besucht.

Als einer der weltweit führenden Experten für Vintage-Motorräder ist Paul d'Orleans alles andere als eine konventionelle Persönlichkeit. Aber sein radikaler Ansatz und sein profundes Wissen über die Welt der Motorräder hat ihm höchste Anerkennung beschert. Unter anderem war er für führende Motorradzeitschriften verantwortlich, hat Beiträge verfasst und auch wichtige Bücher geschrieben - unter anderem für den Gestalten-Verlag. Daneben hat er noch Zeit gefunden, ungewöhnliche und spannende Ausstellungen zu kuratieren und war auch noch Juror bei wichtigen Wettbewerben wie dem Concorso d'Eleganza Villa d'Este. Im Jahr 2006 schuf er mit „The Vintagent“ einen Blog, der sich nicht nur an die Gemeinschaft der Motorradenthusiasten richtet, sondern auch Pauls enormes Wissen mit anderen teilt. Erst kürzlich hat er die Ausstellung „Custom Revolution“ im Petersen Museum in Los Angeles organisiert, die einen ersten umfassenden Blick auf die Welt von „Alt. Custom“ eröffnete (darüber berichten wir ausführlich in einer der nächsten Ausgaben von Classic Driver). Während seiner großen Entdeckungsreise entlang der amerikanischen Westküste hat Rémi Dargegen Paul d'Orleans besucht, um mehr über den Ursprung dieser Passion zu lernen und wie sie quasi so außer Rand und Band geraten konnte.



### Was sind Ihre frühesten Erinnerungen ans Auto?

Nach meiner Geburt wurde ich in einem blauen Kombi der Marke Rambler nach Hause gefahren, der später durch einen neue Chevy Impala in Gold, Baujahr 1966, ersetzt wurde. Ich habe zwei ältere Brüder, und ich erinnere mich, dass ich im Alter von vier oder fünf Jahren ein schönes Auto in blau und silber entdeckte und fragte, was es ist. „Ein Triumph, du Dummkopf“, war die Antwort. Sie waren beide nicht besonders nett, aber sie waren schon vor mir an Motorrädern interessiert. Mein Bruder Don hatte eine Honda 500 Super Sport und eine Suzuki Titan. Ich saß hinten drauf und er erschreckte mich immer zu Tode, wenn er über die Eisenbahngleise hüpfte.

### Ist so Ihre Leidenschaft für Motorräder entstanden?

Motorräder waren immer ein Thema. Als ich 15 Jahre alt war, 1978, fuhr ich mit einem Honda-Moped zu den Abendklassen am örtlichen College, um früher die High School abzuschließen. Die Schule war schrecklich, aber die Honda bot mir ein Mittel zur Flucht - von Freiheit zu sprechen ist zwar ein Klischee, aber ich liebte den Freiraum, den mir diese Mobilität ermöglichte. Als ich mit der Universität fertig war, hat mein Freund Jim, der eine BMW R50 von 1959 besaß, eine Druckerpresse in meinem Keller aufgebaut. Er war ein guter Anarchist und fühlte sich wegen seiner materiellen Obsession mit Motorrädern schuldig. Er hatte jede Ausgabe der Zeitschriften „Classic Bike“ und „Classic Motorcycles“ gesammelt und 1984 hat er sie mir alle geschenkt. Das war das Ende meines Lebens wie ich es kannte - ich wurde vom „Virus“ infiziert! Meine gierigen Augen bohrten Löcher in diese Magazine.



### Waren Sie irgendwann auch ein Car Guy?

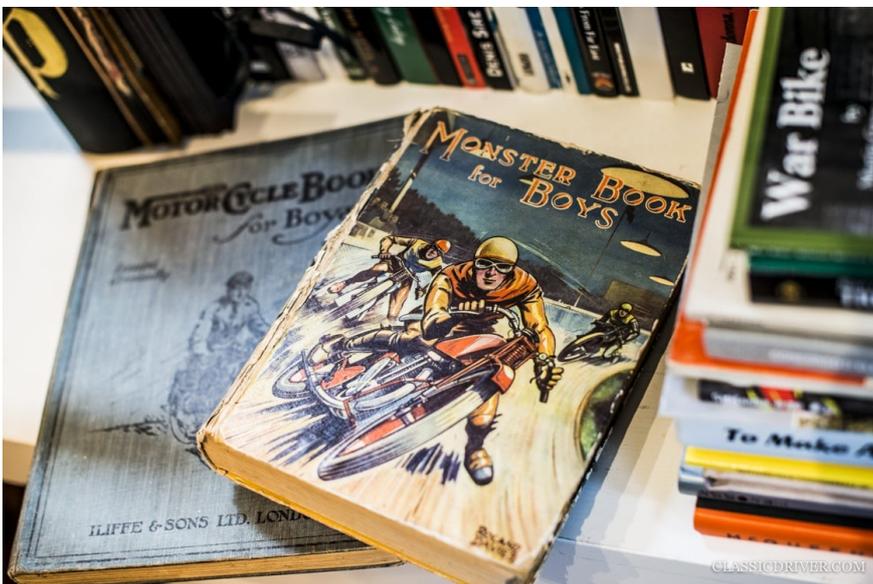
Ja, in den achtziger und neunziger Jahren sammelte ich Sportwagen. Unter anderem hatte ich einen „Flat Floor“-Jaguar E-Type Roadster, einen Jensen Healey Roadster und ein Saab 900 Turbo-Cabrio.

### Warum sind Sie dann aufs Sammeln klassischer Motorräder umgestiegen?

Ich gebe mir zwar den Anschein von Seriosität, aber ich war in meinen Zwanzigern und Dreißigern ein völliger Draufgänger, der jedes Auto bis ans Limit ausreizte. Autos können so viel Spaß wie Motorräder machen, aber nur, wenn man das Gaspedal durchdrückt, um die Kurven drifftet und jeden überholt, um freie Bahn vor sich zu haben. Nachdem mein bester Freund einen schrecklichen Unfall hatte, dachte ich über meine Bikes nach: Man kann wie ein Dämon fahren und sich dabei töten, aber bei Autos ist die Chance sehr hoch, dass dabei noch ein anderer Mensch betroffen ist. Also habe ich alle Autos verkauft und mich voll und ganz auf die Zweiräder geworfen.

### Wie ist aus Ihnen einer der kompetentesten Motorradexperten der Welt geworden?

Es war eine Obsession. Im San Francisco der achtziger Jahre waren alte Motorräder weitverbreitet und billig, aber war über sie keine Information erhältlich - kein Internet, das einem erlaubte, nach Norton Electras oder Velocette KTT zu suchen. Aber es gab Bücher. Ich gab mein ganzes Geld in Antiquariaten aus und räumte deren Regale für Motorradtitel aus. In den neunziger Jahren streckte ich meine Fühler nach Bikes nach Großbritannien, Deutschland, Südafrika und Australien aus. Wenn man nach Brough Superiors und anderen seltenen Rennzweirädern aus den zwanziger und dreißiger Jahren sucht, dann spricht sich in dieser Szene herum, dass man ein seriöser Sammler ist.



Zwei Dinge haben mein Leben auf eine ganz unvorhergesehene Weise geändert: Das Internet und der Concours Legend of the Motorcycle. Ich war drei Jahre lang Juror bei diesem international angesehenen und besuchten Event und traf dabei fast alle Menschen dieser speziellen Welt. Diese beeindruckende Veranstaltung war auch der Grund, weshalb ich 2006 „The Vintagent“ gestartet habe. Als der Blog immer

größere Bekanntheit erzielte, habe ich meine Karriere im Interior Design an den Nagel gehängt.

### **Lernen Sie jeden Tag trotzdem immer noch Neues?**

Je mehr ich forsche, desto mehr wird mir bewusst, wie wenig ich - oder andere - über Motorradgeschichte und -kultur wissen. Je tiefer ich grabe, desto mehr entdecke ich und umso fesselnder werden meine Studien. Motorräder sind Hologramme der Welt, das heißt, wenn man sie auseinander nimmt, enthält jedes Teil ein Bild. Wenn ich beispielsweise eine Fotografie des Motorradwerks von Indian von 1918 betrachte, dann erschließt sich mir die Welt, wie sie damals war - von der Architektur, über die Aufgaben der Mitarbeiter bis zum Stand der Benzin-, Öl- und Gummiindustrien. Und jetzt sind Sie in meinem Kopf!

### **Was ist heute Ihre beste Quelle?**

Es gibt im Netz fast nichts über alte Motorräder, obwohl ihnen Tausende von Websites gewidmet sind. Ich könnte mit geschlossenen Augen nach einem der über 2.000 Bücher in meinen Regalen greifen und ich garantiere Ihnen, dass man die darin enthaltene Information nicht im Internet finden würde. Wer nach Information sucht, sollte alte Bücher zur Hand nehmen.



### **Wie ist es, Motorradjuror beim Concorso d'Eleganza Villa d'Este zu sein?**

Man muss mich nicht zwingen, im Monat Mai an den Comer See für ein Wochenende mit fantastischen Autos, Motorrädern und Menschen zu fliegen! Die europäischen Sammler zu treffen, ist eine tolle Erfahrung, wie es auch eine Ehre ist, dort Gast sein zu dürfen. Villa d'Este ist der Wettbewerb, für den Pebble Beach-Gewinner alles tun würden. Außerdem hat mein Engagement zu einer angenehmen Beziehung mit BMW geführt, eine Marke, die bekanntlich Motorräder baut und über ein großartiges Archiv verfügt...

### **Sie sind beim Concorso eher für Ihren markanten und überraschend Stil bekannt, als für Ihr Motorradwissen.**

Meine Mutter war eine Modeschöpferin und meine Großmutter war Redakteurin bei der „Vogue“, weswegen mir das Interesse an Mode natürlich im Blut liegt. Ich liebe Design und Theater. Es hat mich nie gestört, dass ich als exzentrisch gesehen werde. Ich war ein Punk in den frühen Achtzigern. Mein erster Stint war bei „Maximum Rock'n'Roll“, ein Magazin, das immer noch existiert! Davor habe ich David Bowie vergöttert. Ich genieße den Glanz des Concorso, aber die Organisatoren wissen auch, worauf sie sich einlassen, wenn sie mich einladen.



**Mit unserem Blick auf die Autowelt scheint jene der klassischen Motorräder inklusiver zu sein und mehr echte Spezialisten aufzuweisen - stimmt das?**

Ich denke, die Motorradszene sieht von innen betrachtet, noch mal ganz anders aus. Aus diesem Blickwinkel wirkt die Welt der Automobile sehr verschlossen, völlig von Geld korrumpiert und versessen nach hoch glänzenden Objekten. Bike-Sammler haben den Autosammler etwas voraus, weil sie schon lange vorher Originalität am höchsten bewertet hatten. Für sie ist jede Restaurierung verdächtig, weil so viele Fälschungen in Umlauf sind. Wenn etwas glänzt und perfekt erscheint, kann man nicht ahnen, was sich unter dem Lack verbirgt noch ob die Teile ursprünglich aus dem Werk stammen.

**Ihre Motorradsammlung ist wirklich beeindruckend. Wie viele haben Sie insgesamt besessen und wie wählen Sie Ihre Stücke aus?**

Ich habe versucht, sie alle im letzten Jahr zu dokumentieren und hörte bei 214 auf. Die Bikes in der Sammlung reichen von 1902 bis 1992. Aber nach einer Phase in den Achtzigern, in der ich Café Racer wie die BSA Gold Star und die Norton Atlas gesammelt habe, fesselten mich zunehmend die Rennmaschinen der Zwanziger und Dreißiger. Ich fahre mit allem, was ich besitze und damit bin ich in den Bergen nördlich von San Francisco unterwegs. Sie müssen über ein wundervolles Handling verfügen, genügend Leistung und noch dazu beeindruckendes Design bieten. Ich habe fünf Velocettes, darunter drei KTT-Racer, ein Paar Triumph Twins und eine Brough Superior 11.50-Tourer. Ursprünglich gehörten mir sechs Brough Superiors, aber ich habe sie im Jahr 2000 verkauft, weil mir die Racer-Modelle besser als die Tourer gefielen - ich habe sie viel zu früh verkauft! Ich habe eine ausgeprägte Motorradsucht, die ich versuche, im Zaum zu halten. Ich bemühe mich wirklich, die Sammlung auf ein Dutzend zu beschränken. Glauben Sie mir, ich muss da wirklich mit mir ringen.



**Sie haben eine besondere Affinität zu Velocette - was gefällt Ihnen besonders an dieser Marke?**

Ich war viele Jahre der Präsident des Velocette Owners' Club, weil ich mich in diese Bikes verliebt hatte. Man hat die Marke Bugatti der Motorradwelt getauft, weil es ein kleines Familienunternehmen mit ausgefallenem Design ist. Die Motorräder wurden von Hand gefertigt

und haben mehr Grand Prix, TTs und Weltmeisterschaften gewonnen, als man so einer kleinen Firma zutrauen würde. Sie sind schön, zuverlässig, einfach zu reparieren und selbst im modernen Verkehr macht es Spaß, sie zu fahren. Ich habe drei Motorsport-KTT, und meine Thruxton-Werksrennmaschine besitze ich seit 1989. Ich habe sie von einem der größten „privaten“ Amphetaminhersteller der USA gekauft, nachdem er mit sechs Tonnen von dem Zeug erwischt worden ist. Die Geschichte müsste unbedingt einmal erzählt werden!

#### **Gibt es Motorräder, von denen Sie bedauern, sie verkauft zu haben?**

Nur ganz wenige. Dabei habe ich einige Weltklasse-Bikes wie eine getunte Norton ES2 mit Zeppelinseitenwagen aus Aluminium verkauft. Ich habe früher meine Tochter damit zur Schule gefahren. Dann habe ich mich noch von einer Lotus Sunbeam Longstroke Sports von 1925 getrennt. Beide waren komplett original und in bestem Fahrzustand. Ich habe sie verkauft, um eine Zenith-JAP KTOR Land Speed-Racer von 1925 zu erwerben - das einzige aufgeladene Bike aus den zwanziger Jahren, das noch im ursprünglichen Zustand existiert. Heute ist sie eine Million Dollar wert, aber mit dem Erlös konnte ich mein Haus in San Francisco kaufen.



#### **Was sind Ihre aufregendsten Erinnerungen ans Motorradfahren?**

Der Begriff aufregend kann so vieles umfassen. Die furchterregendste Fahrt hatte ich auf meiner durchgebrannten Zenith-JAP in Montlhéry - jede Zündung versetzte mir einen Stoß in den Rücken, es war eine Riesensmenge an der kurzen Runway versammelt und die Zenith hatte miserable Bremsen und eine Kupplung für die ich die Kräfte eines Gorillas brauchte. Zu meiner elegantesten Erinnerung zählt dreirädrige Brough Superior mit Seitenwagen. Ich habe das Bike „Kaiser der Motorräder“ getauft, weil es so perfekt war.

#### **Welche sind Ihrer Meinung nach die drei bedeutendsten Motorräder, die je gebaut wurden?**

Sylvester Ropers dampfbetriebenes Motorrad mit Propeller von 1896 - das erste Motorrad, das wirklich funktionierte, weil es schnell war und oft gefahren wurde. Dann die Brough Superior SS100 von 1925 und die Honda Super Cub von 1959.

*Fotos: Rémi Dargegen für Classic Driver © 2018*

#### **Galerie**













































**Source URL:** <https://www.classicdriver.com/de/article/motorrader/paul-dorleans-lebt-den-traum-von-klassischen-motorradern>  
© Classic Driver. All rights reserved.