



Georges Martin wurde 1950 in der Vendée an der französischen Atlantikküste geboren. Sein Opa war Schmied, so dass er früh mit dem Werkstoff Metall in Berührung kam. Zudem war er von jüngster Kindheit an in Motorräder, speziell englische, vernarrt. Sein erstes Motorrad war deshalb auch eine BSA 500 A7, später folgte eine Velocette Thruxton Veeline.

Mit ca. 20 Jahren ging er nach Paris, wo er abends die Ingenieursschule besuchte und tagsüber für einen Regalhersteller Zeichnungen anfertigte.

Als die Honda CB 750 herauskam, war er unter den Ersten, die eine kauften. Das Motorrad war unglaublich, aber es hatte seinem Empfinden nach ein Handling wie ein LKW.

Er eröffnete 1972 in der Rue François de Neufchâteau im 11. Pariser Arrondissement eine kleine Werkstatt (mehr eine Zweizimmerwohnung, in der er gleichzeitig auch wohnte) und baute sein erstes Fahrwerk – für den Motor seiner Honda.

Dieser Rahmen war ein Zentralrohrrahmen (*cadre poutre*) aus Stahl, der von einem englischen Stadler-Rahmen inspiriert wurde. Die Wahl fiel auf diesen Rahmentyp, da man ihn mit seinen ausschließlich geraden Rohren ohne großen Aufwand herstellen konnte und sich sämtliche Motoren einfach adaptieren ließen. Zudem war er leicht (nur 9kg) und gleichzeitig sehr stabil.



Die Werkstatt in der Rue François de Neufchâteau heute (o.) und Georges Martin 1972 auf der gegenüberliegenden Straßenseite (r.)

Da er mit seiner Arbeit sehr zufrieden war, dachte er, dass auch andere CB 750 Besitzer daran interessiert sein könnten. Er stellte die Maschine im Februar 1972 auf dem Pariser Salon an der Bastille aus, und nicht Wenige bemerkten eine nicht zu übersehende Ähnlichkeit mit dem Motorrad von Fritz Egli, der zudem auch noch den gleichen Motor verwendete.

Martin störte das jedoch weniger, genauso wenig wie die meisten Besucher und so gingen die ersten Bestellungen ein. Aufgrund von Kapazitätsproblemen ließ er bei einem Zulieferer in La Loupe eine Kleinserie von 10 Exemplaren bauen, die man an den aufrechten Stossdämpfern und der Stempelung SPP erkennen kann.

Da seine Werkstatt in Paris bald aus allen Nähten platzte, ging er im Juli 1974 zurück in seine Heimat Les Sables d'Olonne an der französischen Westküste, wo er eine große Halle in der Rue Buffon bezog.

Dort fertigte er Rahmen für alle damals angesagten Motoren: Suzuki GT 750, Kawasaki Dreizylinder Zweitakter und natürlich Hondas CB 750. Weiterhin fing er an Auspuffanlagen (für 2- u. 4-Takter) sowie Monocoques und andere Verkleidungsteile zu fertigen und importierte Motorenteile, Stossdämpfer, Bremsen, etc.



**MARTIN Zentralrohrrahmen
(cadre poutre)**

Von 1974 bis 1977 fertigte Martin 450 Zentralrohrrahmen.

Als 1974 die Kawasaki Z1 herauskam, erweiterte er sein Programm um einen neuen Rahmentyp, den Gitterrohrrahmen mit Cantilever Federung und einer Schwinge aus Rundrohr (*cadre périmétrique avec la suspension cantilever*). Ausschlagend für die Entwicklung war, dass der Motor der Z1 sich laut Martin nicht optimal in einem Zentralrohrfahrwerk platzieren lässt und damit das Handling negativ beeinflusst.

Außerdem fühlte man sich gegenüber der Kundschaft verpflichtet, immer wieder etwas Neues anzubieten und auf Augenhöhe mit dem letzten Stand der Technik zu sein, und die Cantilever-Technik war damals nun mal ganz groß angesagt.

Nichtsdestotrotz bot Martin aber auch einen Kit mit Zentralrohrrahmen für den Z1 Motor an.



Zwei Beispiele für den Gitterrohrrahmen mit Cantilever Federung und Schwinge aus Rundrohr (*cadre périmétrique avec la suspension cantilever*)

Parallel dazu wurde Georges Martin im April 1978 offizieller Kawasaki Händler, ein überaus erfolgreicher dazu. Dies brachte ihm natürlich einige Privilegien beim Einkauf der Motoren, aber

auch die anderen großen Motoren dieser Epoche behielten weiterhin ihr Recht in ein vernünftiges Fahrwerk à la Martin eingebaut zu werden.

Das Unternehmen und die Anzahl seiner Mitarbeiter wuchsen ständig. Zu dieser Zeit hatte Martin bereits 10 Mitarbeiter beschäftigt, die ausschließlich für den Fahrwerksbau zuständig waren.

1979 wurde ein neuer Rahmen präsentiert, der einzig und allein für den Sechszylinder Motor der Honda CBX 1000 entwickelt wurde. Damals wie heute eines der meistbegehrten MARTIN Modelle.

In dieses Jahr fiel auch die Geburt des *cadre fermé*, also des geschlossenen Rahmens, der mit seinen beiden Unterzügen eher wie ein gewöhnlicher

Schleifenrahmen aussah, was auch der Hauptgrund war, warum er von der Kundschaft nicht angenommen wurde. Diesen Rahmen gab es entweder mit Cantilever-Schwinge oder Mono-Federbein auf der rechten Seite.

Ursprünglich für die Honda Bol d'Or vorgesehen, gab es auch welche mit Kawasaki Motoren und einige ganz wenige mit dem der Yamaha XS 1100, für die eigens ein Umbaukit von Kardan auf Kette angeboten wurde.



MARTIN CBX in vollem Ornat



MARTIN Schleifenrahmen (cadre fermé)

Weiterhin konnte man jetzt auch von Campagnolo inspirierte MARTIN Gussräder und eine selbst entwickelte Telegabel, die bei Telesco in Spanien gefertigt wurde, kaufen. Diese Gabel hatte für damalige Verhältnisse gewaltige 42mm Standrohrdurchmesser und war ab sofort der Standard im Hause Martin. Vorher wurden welche von Marzocchi mit 39mm Standrohrdurchmesser verbaut.

Die Geschäfte liefen gut und wegen der gesteigerten Produktion wurde es bald wieder zu eng, so dass er in ein nahegelegenes Industriegebiet (Rue Clément Ader, 85340 Olonne-sur-Mer) zog, wo er genug Platz hatte, um zwischen 1980 und 1983 mit 40 Mitarbeitern 400 – 500 Chassis pro Jahr zu fertigen, ganz getreu seinem Motto: „Lieber ein günstiger Preis und hohe Stückzahlen als ein hoher Preis und keine Absatzchancen!“

Das Erscheinen der Kawasaki Z 1000 J läutete 1981 eine neue Epoche im Hause MARTIN ein. Deren Motor erforderte die Entwicklung eines neuen Rahmens, da dessen vordere Aufhängung in Silentblöcken gelagert war und die Befestigungspunkte an einer anderen Stelle als noch beim Vorgänger Z 1000 MKII lagen.

Dieser Rahmen mit dem Namen *Structure latérale 1re version* war vorerst nur für die Kawasaki Z 1000 J und die neue Generation von Suzuki Vierventil Motoren erhältlich. Ein Jahr später folgten die Ausführungen für Honda und Yamaha Motoren und einige wenige für den Laverda Dreizylinder.

Auch hier wurde wieder eine Cantilever-Hinterradschwinge mit Monoshock-Federbein verwendet.

Charakteristisch für diesen Rahmen sind die zusätzlichen Seitenzüge auf Zylinderhöhe, womit eine erhöhte Steifigkeit erreicht wurde und wovon auch der ästhetische Gesamteindruck profitierte. Passend zum aktuellen Erscheinungsbild wurden neue Monocoques und andere Kunststoffteile präsentiert.



***MARTIN Gitterrohrrahmen (Structure latérale 1re version) als nackter Rahmen, rollendes Fahrgestell und fertige Maschine in Komplettausstattung.
Das erste MARTIN Fahrgestell, welches man in Deutschland offiziell kaufen konnte.***

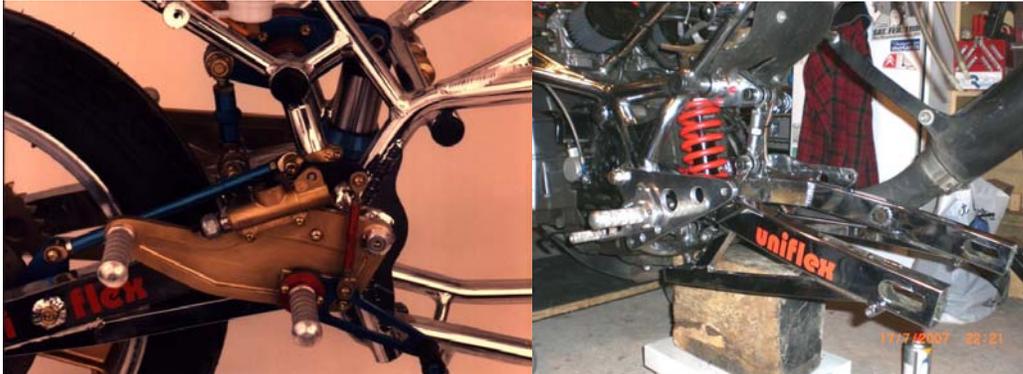
In dieser Zeit fing Martin an zusammen mit seinem Verkaufsleiter Jaques Guiet einen ordentlichen Vertrieb auf die Beine zu stellen. Fortan konnte man seine MARTINs in allen großen Ländern der Welt kaufen, wobei der deutsche – nach dem französischen natürlich – der absatzstärkste Markt war.

1983 wurde der letzte Zentralrohrrahmen verkauft. Ab da gab es somit nur noch den Gitterrohrrahmen und zwar in vier verschiedenen Ausführungen für die folgenden Motoren:

- Kawasaki Z 1000 J, Z 1000, Z 900, Z1R, Suzuki GS 750, 1000, 1000 S, GSX 750 und 1000, Honda CB 750, 900 und 1100 Bol d'Or
- Honda CBX 1000
- Yamaha XS 1100
- Kawasaki 650 und 750 Z und GPZ

Auf dem Pariser Salon im Oktober 1983 wurde zum ersten Mal eine voll einstellbare Hinterradaufhängung, das System *Uniflex* vorgestellt, welches eine Kopie des Suzuki Full Floater

war und ein über eine Wippe angelenktes, stehendes Federbein hatte. Der ansonsten unveränderte Rahmen hieß fortan *Structure latérale 2ème version*.



Dank der verstellbaren Anlenkung des Federbeins lässt sich beim Uniflex Rahmen Einfluss auf die Fahrwerksgeometrie nehmen. Das gleiche System wurde später auch bei Ducati verwendet.

Parallel dazu gab es ein neu gestaltetes Fahrzeugheck, neue Frontkotflügel und eine neue Generation von Felgen mit jetzt drei anstatt fünf Speichen, die in 16 und 18 Zoll Durchmesser angeboten wurden.



Links eine für den Export nach Japan bestimmte MARTIN; rechts eine der wenigen Maschinen mit Yamaha Motor, beide mit Uniflex Fahrwerk.

Auch das neue Top-Modell, die nur 58 mal gebaute M16, hatte eine Version dieses Rahmens, jedoch eine mit modifizierter Fahrwerksgeometrie, die von den Langstrecken-Rennmaschinen übernommen wurde (anderer Lenkkopfwinkel und damit auch anderer Nachlauf und Radstand). Weiterhin wurde sie mit Dymag-Felgen ausgestattet. Der Motor kam von der Kawasaki Z 1000 J und wurde mit Moriwaki Innereien auf 1135ccm gebracht; die Gemischaufbereitung übernahmen 33er Keihin CR Rundschiebervergaser. Georges Martin baute auch ein Exemplar der M16 mit Rajay Turbolader.



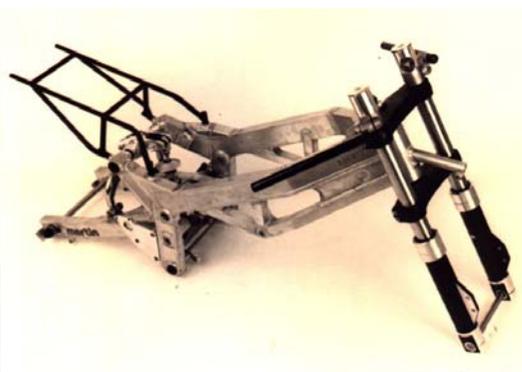
Dann aber tauchten allmählich erste Regenwolken in Form der Honda VF 750 F und vor allem der Suzuki GSX-R 750 über dem sonst so sonnigen Olonne-sur-Mer auf. Mit ihren Rahmen aus Rechteck-Profilen statt klassischem Rundrohr waren sie Vorreiter einer neuen Generation von Motorrädern, die nicht nur Georges Martin das Leben schwer machen sollte.

Martin setzte dem eine Erweiterung seines Produktionsprogramms um zwei neue Rahmen entgegen, einen für die Kawasaki GPZ 900 R und im folgenden Jahr einen für die Yamaha FJ 1100. Weiterhin wurde 1986 das System *Cantiflex* präsentiert, eine höhenverstellbare Cantilever-Federung mit Aluminiumschwinge. Danach gab es noch einige wenige Rahmen für die Kawasaki GPZ 1000 RX, Yamaha FZ 750, BMW K 100 und Benelli Sei. 1987 folget ein letzter Versuch mit der übermächtigen japanischen Konkurrenz auf Augenhöhe zu bleiben in Form eines Rahmens aus Aluminium Rechteck-Profilen (*Section rectangulaire / l'Evolution 2*) und Cantiflex-Federung für den Motor der Suzuki GSX-R, Honda CBR 1000 und einige wenige für die Kawasaki GPZ 1000 RX.



Kawasaki MARTIN mit GPZ 900 R Motor (l.o.), daneben eine BMW MARTIN K 100 mit Luftmeister Turbolader.

Unten jeweils eines der sehr seltenen Aluminium-Fahrgestelle für die Kawasaki GPZ 1000 RX (l.) sowie den Ducati Pantah Motor (r.).



Doch es half alles nichts, der letzte Rahmen verließ die Firma 1989. Zudem musste man sich eingestehen, dass man auch nicht mehr genau wusste, in welche Richtung man denn überhaupt gehen sollte.

Georges Martin musste sich also nach einem neuen Betätigungsfeld umschauchen und fing an Cross-Karts zu bauen, was ihm jedoch nicht so viel Freude bereitete und er schließlich seine Produktlinie auf Repliken bekannter Sportwagen umstellte. Insgesamt produzierte er die stolze Anzahl von ca. 900 Kit-Cars, darunter 600 Lotus Seven, 130 Tilburys, 90 Cobras, und 7 Ford GT40. Als aber Mitte-Ende der Neunziger Jahre neue gesetzliche Richtlinien eine erneute Homologation erforderlich machten und zudem noch die Nachfrage sank, schmiss er das Handtuch.

Anschließend war er noch vier Jahre lang im Baugeschäft tätig und baute Industriehallen. Heute wohnt Georges Martin in der Nähe von Nantes und neben einigen Berater-Jobs in der Industrie widmet er sich in erster Linie wieder dem Motorrad. Er gründete 1999 den Club MOTO MARTIN, baute sich eine Cantiflex-MARTIN mit einem von Serge Rosset präparierten Kawasaki Endurance Motor auf und fährt außerdem noch eine Triton mit Triumph T110 Motor. Weiterhin produziert er hin und wieder einen alten Martin Zentralrohr- oder eine Replik des legendären Norton Federbett-Rahmens, wie überhaupt seine Liebe zu alten Engländern nie erloschen ist.

Man kann ihn bei den großen Klassik Rennen wie dem Biker's Classics in Spa, Classic Bol d'Or in Magny-Cours oder dem Coupes Moto Légende in Lyon an seinem Stand antreffen, wo er klassisches Motorradzubehör verkauft.

Wem das zu weit weg ist, der kann auch online in seinem Internetshop oder im französischen eBay, wo er unter dem Namen *georgio4_fr* seinen Shop *Café Racer Old Spares* betreibt, bei ihm einkaufen.

Georges Martin hinter seinem Stand bei den Journées Coyote 2007 auf dem Circuit Paul Armañac.



Fazit:

Im Nachhinein betrachtet kann man sagen, dass die GSX-R der erste Nagel im Sarg von MOTO MARTIN war, allerdings ging es damals ja bekanntlich der gesamten Tunerzunft so. Die Zeitschrift Motorrad konstatierte in Ausgabe 21/1989 im Artikel zum Tunertreff 1989 nicht ganz unberechtigt: *„Die Perfektion heutiger Serienmotorräder macht die Tuner augenscheinlich arbeitslos. Nur noch fünf von ihnen erscheinen bei unserer 1989er Runde des Vierzynder-Tunertreffs. War es die letzte Runde? (...) Rein technische Überlegenheit konnte dagegen keines der Motorräder demonstrieren. (...) Da alle Tuning-Motorräder mittlerweile in Preisregionen hochwertiger Superbikes vorstoßen, drängt sich die Frage auf, ob Japan-Freunde mit exklusiven 750er-Sportlern wie FZR 750 R oder RC30 und BMW-Freunde mit einer K1 nicht besser bedient sind.“*

Trotz alledem kann Georges Martin mit Stolz behaupten, dass er mit insgesamt 5800 gebauten Rahmen der letzte große französische Motorradhersteller gewesen ist. Diese Zahl ist größer als das, was BFG (Motorrad mit Citroën GSA-Motor / 683 Exemplare) oder Voxan zu Stande gebracht haben. Und schlussendlich hat er ja auch einen Weg gefunden, seiner Liebe zu Motorrädern treu zu bleiben und weiterhin seinen Lebensunterhalt damit verdienen zu können.

Rahmenkunde:

Die Rahmen wurden ausschließlich aus Chrome-Molybdän Stahlrohren der Qualität 1.7214 (Kurzname 25CrMo4 oder die von Martin verwendete Bezeichnung 25CD4S nach AFNOR Spezifikation) hergestellt.

Die Rahmenrohre wurden durchweg mit hochwertigem Hartlot verbunden, um Gefügeveränderungen des Stahls, wie sie beim Schweißen auftreten, zu vermeiden.

Bei MARTIN waren verchromte Rahmen die Regel und Kunststoffbeschichtungen nur auf speziellen Wunsch lieferbar.

Wenn man sich alte Zeitschriften und Kataloge anschaut, findet man verschiedene Bezeichnungen für die einzelnen Rahmen und selbst Monsieur Martin verwendet hin und wieder andere Begriffe, was mitunter ziemlich verwirrend sein kann. Deshalb hier ein paar Erläuterungen:

- *Cadre poutre*: Damit ist immer der Zentralrohrrahmen gemeint.
- *Cadre périmétrique*: Bezeichnet eigentlich einen Brückenrahmen wird aber i.d.R. für die erste Generation der Gitterrohrrahmen (1974 – 1981) verwendet.
- *Cadre structure latérale*: Bedeutet Gitterrohrrahmen und wird in den Katalogen auch für alle Generationen von 1974 – 1987 diesen Typs verwendet, ABER: *Structure latérale 1re version* bezeichnet den Rahmen mit den zusätzlichen Seitenzügen, der 1981 herauskam und nicht, wie man fälschlicherweise annehmen könnte, die erste Generation von Gitterrohrfahrwerken überhaupt.
- *Cadre treillis*: Wörtl. „Fachwerkrahmen“, ist also nur ein anderes Wort für Gitterrohrrahmen.

Zeitraum	Rahmentyp	charakteristische Merkmale	Motoren
1973/1983	<i>Poutre 1^{re} version</i> Zentralrohrrahmen 1. Version	Stossdämpfer gerade	Honda CB500 & CB750 Kawasaki 500H1 & 750H2, Z500, 650, 750 & 900 Suzuki T500, GT 750, GS 750 Laverda 750
	<i>Poutre 2^{ème} version</i> Zentralrohrrahmen 2. Version	Stossdämpfer schräg	
1974	<i>Cantilever 1^{re} version, cadre périmétrique (structure latérale)</i> Gitterrohrrahmen 1. Version	Schwingenlager und Radachse exzentrisch gelagert	Honda CB750, CBX1000 Kawasaki Z650, 750, 900 & 1000 Suzuki GS1000
1977	<i>Cantilever 2^{ème} version, cadre périmétrique (structure latérale)</i> Gitterrohrrahmen 2. Version	Ohne Exzenter u. mit konventioneller Radachsenverstellung	
1980	<i>Cadre ferme</i> geschlossener Rahmen mit Unterzügen	Schwinge und Oberzug aus Rechteckprofilen Cantilever Federung Monofederbein auf der linken Seite	Honda CBF750, CB900 Bol d'Or Kawasaki Z900 & 1000, Z1R, GPZ1100 Yamaha XS1100 (mit Umbau auf Kette)
1981	<i>Structure latérale 1^{re} version</i> Gitterrohrrahmen mit Seitenzügen 1. Version	Schwinge und Oberzug aus Rechteckprofilen Cantilever Federung	Honda CBF750, CB900 Bol d'Or, CBX1000, CBR1100 Kawasaki Z900 & 1000, Z1R, Z1000J, GPZ1100 Suzuki GS1000, GSX750 & 1100 Yamaha XJ1100 Laverda 1000
1984	<i>Structure latérale 2^{ème} version</i> Gitterrohrrahmen mit Seitenzügen 2. Version	Uniflex Federung (stehendes Federbein mit Umlenkung)	
1986	<i>Structure latérale 3^{ème} version</i> Gitterrohrrahmen mit Seitenzügen 3. Version	Cantiflex Federung	
1987	<i>Section rectangulaire</i> Deltabox Rahmen aus Aluminiumprofilen		Honda CBR1000 Kawasaki GPZ1000RX

Weiterhin wurden noch folgende Spezialanfertigungen und Kleinserien gebaut:

Bezeichnung	Motoren	Stückzahl
Endurance	Kawasaki 1000J	ca. 10
Rob North Replica	Triumph 750 Trident, BSA 750 Rocket III	5
BMW	BMW K100	ca. 20
Criterium	Villa 125	10
250 GP	Rotax 250	1
Ducati NCR Replica	Ducati 900	5 oder 6
Ducati Cadre Alu	Ducati Pantah	5 oder 6

Rahmen: verchromt oder vernickelt?

Ein paar Worte zur Oberflächenbehandlung der Rahmen: Hier gibt es mehrere Versionen und selbst die Fachleute widersprechen sich teilweise. Georges Martin, also derjenige, der es eigentlich am besten wissen muss, hat mir gesagt, dass alle Rahmen entweder verchromt oder Kunststoffbeschichtet waren. Einzige Ausnahme: Die Rahmen, die offiziell nach Deutschland exportiert wurden (gilt also nicht für die AMC Rahmen).

Diese Rahmen, erkennbar an den zusätzlichen Knotenblechen am Lenkkopf und den Seitenzügen, sind nur vernickelt. Der letzte Arbeitsgang, das Verchromen nämlich, wurde aus zulassungsrechtlichen Gründen weggelassen.

Ein ehemaliger MARTIN Importeur behauptet aber, dass die Rahmen eigentlich immer verchromt waren, man hätte dem TÜV damals nur erzählt, dass sei lediglich vernickelt und die hätten's geglaubt... der Brune sagt dagegen, was Ähnliches wie der Martin.

Wie auch immer, ganz aufklären lässt sich das wohl nicht, ist ja auch ein nicht ganz unheikles Thema und es bleibt jedem selbst überlassen, wie weit er sich dabei aus dem Fenster lehnt.

Georges Martin ist übrigens der Meinung, dass man einen Rahmen, der bereits verchromt oder vernickelt war, sich wegen der Löt Nähte nicht mehr galvanisch bearbeiten lässt. Seine Antwort auf eine diesbezügliche Frage lautete: „Époxy ou poubelle!“ was so viel heißt wie „Entweder Kunststoff-Beschichten oder in die Tonne kloppen!“ Vielleicht hat er bei solch einer Antwort aber auch ein wenig das Produkthaftungsgesetz im Hinterkopf, wer weiß...

Um einen perfekten Glanz bis in die Ecken zu erzielen, wurden die Rohre übrigens bereits vor dem Hartlöten auf Hochglanz poliert.

Lieferprogramm:

Hier einige Ausstattungs- und Preisbeispiele aus dem französischen 1984er Katalog:

Kit No.2: 3307,- DM*

- Rahmen mit Schwinge, verchromt oder Kunststoffbeschichtet
- sämtliche Schrauben, Achsen und Lager
- Fussrastenanlage mit Gestänge (Martin)
- Federbein (De Carbon)
- Monocoque mit Sitzbank und Rücklicht

Partie-cycle: 6411,- DM*

- Kit No.2
- Gabel komplett (Martin) mit Lenkerstummeln (Telefix)
- Vorderradfelge (Martin) mit Bereifung 100/90/V18 (Michelin)
- Vordere Doppelscheibenbremse ø 300mm + Bremssättel (Brembo)
- Hinterradfelge (Martin) mit Bereifung 130/80/V18 (Michelin) und Kettenblatt
- Hintere Bremsscheibe ø 260mm + Bremssattel (Brembo)

Super Kit No.2: 5306,- DM*

- Kit No.2
- Vollverkleidung
- 4 in 1, schwarz (Martin)
- Lackierung
- Luftfilter (K&N)
- Batterie
- Hintere Bremspumpe (Brembo)
- Rückspiegel links

Super partie-cycle: 8222,- DM*

- Partie-cycle
- Vollverkleidung
- 4 in 1 schwarz (Martin)
- Lackierung einfarbig
- Luftfilter (K&N)
- Batterie
- Hintere Bremspumpe (Brembo)
- Rückspiegel links

** Preise in Frankreich, umgerechnet von Franc in DM zum damaligen Wechselkurs*

Dazu gab es jede Menge weitere Optionen, wie z.B. White Power oder Corte Cosso Federbeine, Brembo Bremszangen der Serie Or, Alutanks, Zweimann Sitzbänke, Lockhart Ölkühler, ein oder mehrfarbige Lackierungen, 16" Felgen, etc.

Weiterhin war Georges Martin auch der französische Importeur der Marken Telefix, Raask, Brembo, Moriwaki, Yoshimura, Lockhart, Keihin, K&N und bot zusätzlich zu deren Zubehör noch Auspuffanlagen, Kastenschwingen, Verkleidungen und Schutzbleche aus eigener Produktion zum Anschrauben an Serienmotoräder an.

MOTO MARTIN in Deutschland:

Die Motorräder von Georges Martin wurden eigentlich erst Anfang der Achtziger in Deutschland bekannt, nachdem man sich um geeignete Vertriebspartner gekümmert hatte.

Zuvor hatten lediglich einige Privatpersonen oder Händler in Eigeninitiative versucht eine MARTIN in Deutschland zuzulassen, am bekanntesten war dabei sicherlich die Firma AMC aus Urach-Wittlingen. Allerdings schmückte sich diese gerne mit fremden Federn, weshalb sich Georges Martin in der MO 6/81 zu folgender Aussage hinreißen ließ: „AMC Boss Schwarz hat meine Rahmen als seine Konstruktionen und dazu noch ohne TÜV-Mustergutachten verkauft, und das ist unseriös, aber dieses Leid hat jetzt ein Ende.“ Wer den Bericht in der Motorrad 11/1980 über die AMC Honda CBX liest, wird feststellen, dass er (Martin) Recht hatte.

Mit Einführung des Rahmentyps *Structure latérale 1re version* wollte Martin deshalb auch endlich den deutschen Markt professioneller bedienen. Ab 1981 haben sich drei deutsche Händler erst um die TÜV-Hürde und dann um den Verkauf gekümmert, jeweils getrennt nach der Marke der eingebauten Motoren.

Allerdings hatte der Beamten-Segen zumindest optische Konsequenzen: Verchromte Rahmen waren verboten, also wurde lediglich vernickelt oder Kunststoffbeschichtet, die Tanks wurden aus Aluminium gefertigt, die Beleuchtung der StVZO angepasst, etc.

Außerdem hatten die deutschen Rahmen zusätzliche Knotenbleche an den Seitenzügen und im Lenkkopfbereich. Das war das Ergebnis eines Gutachtens, dass für die deutsche Zulassung beim Fraunhofer Instituts in Aachen in Auftrag gegeben wurden.

Wegen der ganzen Gutachten und Modifikationen stieg der Endpreis letztendlich in die Region um 20.000 DM; also dort, wo sich auch die Mitbewerber wie Egli, Rau und Bimota bewegten.

Den ersten Zuschlag bekamen die folgenden Händler

- Honda MARTIN: Motorrad Sprinkart, Singen
- Kawasaki MARTIN: Theo Schirra, Illingen
- Suzuki MARTIN: Motorrad-Brüggelolte, Erwitte-Horn

1984 übernahmen dann die Firmen Prötzl in Aachen, Kawasaki-Nissen in Lahnstein und B&B Spezialfahrwerke in Telgte (wobei B&B für Brüggelolte und Brune stand) den Vertrieb. Letztere wurde seit 1987 von Manfred Brune alleine weitergeführt und hieß fortan Brune Spezialfahrwerke. Brune wurde später vor allem für die Brune BMW K 100 bekannt, für die er den Rahmen und die Verkleidung bei Martin fertigen ließ. Martin selbst baute nur 20 komplette BMW MARTINs mit K100 Motor.

Trivia:

- Prominente MOTO MARTIN Besitzer waren:
 - Richard Almet – ehemaliger Speed Wheelie Weltmeister (221km/h). Der Franzose fuhr Suzuki MARTIN mit GSX 1100 und GSX-R Motoren.
 - Michel Gérard Joseph Colucci genannt Coluche – französischer Humorist, Filmschauspieler, Komödiant und Autor, gestorben 1986 bei einem Motorradunfall (aber nicht auf seiner M16, sondern einer Honda VF 1100 C).
- Martin war mit seinen Fahrwerken nicht nur in Deutschland sondern auch in Spanien sehr erfolgreich, da dort aufgrund der Importbeschränkungen, die noch ein Überbleibsel der Franco Diktatur waren, japanische Fahrzeuge verboten waren.
- Es gibt auch in Frankreich nur sehr wenige Fahrzeuge die als Hersteller MOTO MARTIN in den Papieren (Französisch: *carte grise*) stehen haben, weil die meisten als rollende Fahrgestelle (*partie-cycle*) die Hallen verließen. Diese Wenigen sind heute sehr gesucht.
- Der englische MARTIN Importeur Mocheck aus Süd-London baute zwei Motorräder für die ehemalige Fähr-Gesellschaft Sealink Ferries. Die Fahrzeuge hatten einen Rahmen vom Typ *structure latérale* der ersten Generation und wurden von einem Z 1000 J Motor angetrieben. Auffallend war die Lackierung im Stil der Fähren. Sealink Ferries setzte die Motorräder zu Promo-Zwecken ein und wollte damit speziell ihre Fahrten zur Isle of Man bewerben.

Teilesuche / Ersatzteile

Ein leidiges Thema, weil die Preise dies- und jenseits des Rheins für original Martin-Teile mächtig angezogen haben, was man besonders bei den professionellen Teilehändler beobachten kann. Nichtsdestotrotz kann man bei einigen privaten Anbietern beispielsweise über eBay, noch den ein oder anderen Schnapper machen.

Grundsätzlich ist das Angebot in Frankreich logischerweise größer als in Deutschland. Aber auch bei uns ist – zumindest für die Modelle ab 1981 – eigentlich noch alles erhältlich, wenn man denn bereit ist, den entsprechenden Betrag über den Tresen zu schieben.

Wer allerdings nach Zentralrohr- oder den ersten Gitterrohrfahrwerken sowie den dazugehörigen Anbauteilen sucht, bleibt nichts anderes übrig, als sich in Frankreich umzuschauen.

Wer des Französischen mächtig ist, sollte sich mal die folgenden Seiten ansehen:

- <http://www.motomartin.com/>
Seite des weltweiten MOTO MARTIN Clubs. Unter dem Menüpunkt *Annonces* kann man Anzeigen lesen oder auch selber aufgeben.
- <http://www.martin-caferacer.com/>
Webshop von Georges Martin. Viele Teile im Angebot, das meiste aber für alte Engländer. Er hat aber noch einige MARTIN Teile auf Lager, die nicht in seinem Shop gelistet sind, also einfach mal ne Mail schicken – aber: Georges Martin spricht weder Deutsch noch Englisch!
- http://stores.shop.ebay.fr/CAFE-RACER-OLD-SPARES_W0QQ_armrsZ1
eBay Shop von Georges Martin. Genau wie in seinem Webshop sind die meisten Teile für alte Engländer.
- <http://www.kmp.fr/>
Kris Motos Pieces. Der kommt eigentlich aus dem GSX-R Lager, baut aber hin und wieder auch mal einen MARTIN Fighter auf. Zudem fertigt er Kopien diverser MARTIN Kunststoffteile und hat in seinem Keller noch jede Menge altes Zeugs liegen.
- <http://www.leboncoin.fr/>
Französisches Online-Kleinanzeigenportal. Hier werden regelmäßig komplette Motorräder und Teile angeboten. Typisch für Frankreich sind die meisten Beschreibungen allerdings mehr als dürftig.
- <http://www.ebay.fr/>
eBay Frankreich; was die Qualität der Beschreibungen angeht, ist auch hier oft mehrmaliges Nachfragen angesagt.

In Deutschland, fällt mir außer privaten Kontakten in erster Linie wieder die Bucht ein, ansonsten:

- <http://www.brunegmbh.de/>
Ehemaliger MARTIN Importeur mit Apotheker-Preisen. Sicherlich das größte MARTIN Ersatzteillager in Deutschland.
- <http://www.motorrad-richtarbeiten.de/>
Das ist der aktuelle Laden von Per Nissen (ehemals Kawasaki Nissen und MARTIN Importeur). Der hat zwar nichts auf Lager, aber dafür noch gute Kontakte zum Georges.

Literatur:

In folgenden Zeitschriften findet man Artikel über MOTO MARTIN.

Deutschland:

- MO: 6/81
- Motorrad 11/80, 4/82, 12/82, 9/85, 19/87, 21/89
- PS: 8/86

Frankreich:

- Moto Légende: No 4, No 151, No 169
- Moto Revue: No. 2003, 2155, 2303, 2350, 2368, 2380, 2424, 2454, 2476, 2482, 2569, 2670, 2748
- Moto Revue Classic: No. 13
- Le monde de la moto: Mai 1985, Décembre 1985, Avril 1986
- Moto1: No. 6, 11, 15, 23, 24, 43, 96, 100
- Moto Journal: No. 248, 372, 397, 398, 426, 432, 457, 525, 611, 651, 668, 672, 687, 712, 725, 726, 745, 753, 808, 1412 und Spezialausgaben 1981, 1982, 1983, 1985
- Motoscopie: No. 18
- Moto Tuning: No. 28, 32, 34
- Option Moto: No. 24, 75

England:

- Mechanics & the Biker: June 1983
- Superbike: September 1983, November 1983
- Which Bike?: June 1985
- Bike: May 1980, February 1981, January 1983, February 1985, July 1988
- Classic Bike: February 2001

Australien

- Two Wheels: August 1981

Amerika

- Motorcyclist: August 1991

Links:

<http://www.motomartin.com/>

Französische Seite des Club MOTO MARTIN. Viele Infos zur Historie, Presseberichte und dem MARTIN Owner's Club. Großer Kleinanzeigenteil.

Der Club veranstaltet jährlich ein Treffen, dass am letzten August-Wochenende in Süd-West Frankreich stattfindet, die sogenannten *Cafe Racer Days*. Leider fällt dieses Treffen 2009 aus.

<http://www.clubmartin.com/>

Seite des Club Automobile MARTIN.

<http://lefour.bubba.free.fr/>

Seite von Samuel Lefour, einem französischen MARTIN Enthusiasten.

<http://pilleboue.free.fr/>

Französische MARTIN Seite mit tollem Downloadteil. Hier kann man fast all Kataloge und viele Testberichte (zum Teil auch in Deutsch und Englisch) herunterladen. Unbedingt ansehen!

http://pagesperso-orange.fr/1000vx-club/cadres_speciaux.html

Seite des französischen 1000VX (Japauto) Clubs. Unter dem oben genannten Link findet man Bilder und Infos zu Spezialfahrwerken, u. a. gibt's auch einige MARTINs zu sehen.

<http://www.moto-station.com/article3639-motos-martin-la-speciale-francaise-.html>

Interview mit Georges Martin (auf Französisch).

<http://www.satanicmechanic.de/martin.shtml>

Fantastische Seite des leider viel zu früh verstorbenen Axel Griessmann über die CB 750 SOHC im Allgemeinen und Spezialfahrwerke im Besonderen. Unter dem oben genannten Link findet man Bilder und Infos zur Honda-MARTIN.

<http://www.spezialmotorraeder.de/Martin/martin.html>

Leider etwas vernachlässigte Seite zum Thema Motorräder mit Spezialrahmen, ist trotzdem einen Blick wert, weil auch das Forum noch regelmäßig genutzt wird.

<http://www.teamecnic-classic.com/>

Französisches Racing Team, die eine MARTIN Bol d'Or im klassischen Rennsport einsetzen.

<http://www.performance-bike.fr/index.htm>

Französische Customizer, die in erster Linie an Harleys rumschrauben, aber eine Lackiererei haben, die sich u.a. auf die alten MARTIN Lackierungen spezialisiert hat.

<http://www.achim.de/>

Ein MARTIN Kollege aus dem Schwarzwald stellt hier den Umbau seiner Suzuki MARTIN vor. Dazu gibt's Fotos und Informationen zur Martin Geschichte.

<http://www.biker66.com/index.html>

Englischsprachige Seite eines schwedischen MARTIN Freundes.

Kontakt zu Georges Martin:

G.M.P.
Georges MARTIN
31 rue de la mairie
44470 MAUVES sur LOIRE
Pays de la Loire
FRANCE
Tel: +33 2 40 25 08 19
Mobil: +33 6 86 92 21 19
eMail: georges.martin11@wanadoo.fr
<http://www.martin-caferacer.com/>

MOTO MARTIN Club of World
5 rue des pervenches
Le Beignon Basset
85170 Le Poiré-sur-Vie
FRANCE
Tel: +33 6 71 39 09 64
Fax : +33 2 51 34 10 77
eMail: motomartin@motomartin.com
<http://www.motomartin.com/>