

MOTORRAD-LEGENDEN und
YOUNGTIMER

November/DEZEMBER 2015 Nr. 6

4 196049 505906 06

Klassik Motorrad

MOTORRAD MAGAZIN
MO
SONDERAUSGABE

Deutschland € 5,90

Österreich € 6,30 Schweiz CHF 8,90
Luxemburg € 7,00 Niederlande € 7,20
Belgien € 7,00 Italien € 7,60
Spanien € 7,60 Finnland € 8,80
Dänemark DKK 66,00



INDIAN SCOUT

1921er Original
aus Springfield

Die „Fliegende
Untertasse“ von
MV Agusta

Solitude Revival
2015: Auch Motorräder
waren dabei



Formen-Lehre

Verspielt waren italienische Konstrukteure schon immer. Und sie liebten wie weiland der Maler Rubens wohl auch (weibliche) Rundungen. Anders ist der eigenwillig geformte Tank dieser kleinen MV Agusta kaum zu erklären

Text und Fotos: Phillip Tooth

Selbst ohne den Namen des Herstellers darauf, wissen Kenner, welcher Kraftstoffbehälter zu welchem Motorrad gehört. Welcher Experte etwa wüsste nicht, dass es sich bei jenem Exemplar mit seinen Hochglanz-verchromten Seiten, silberfarbenen lackiertem Tankrücken, feinen roten Zierlinien und mit einem stilisierten Stern im großen roten Emblem nur um den Kraftstoffbehälter einer BSA DBD34 Gold Star handeln kann.

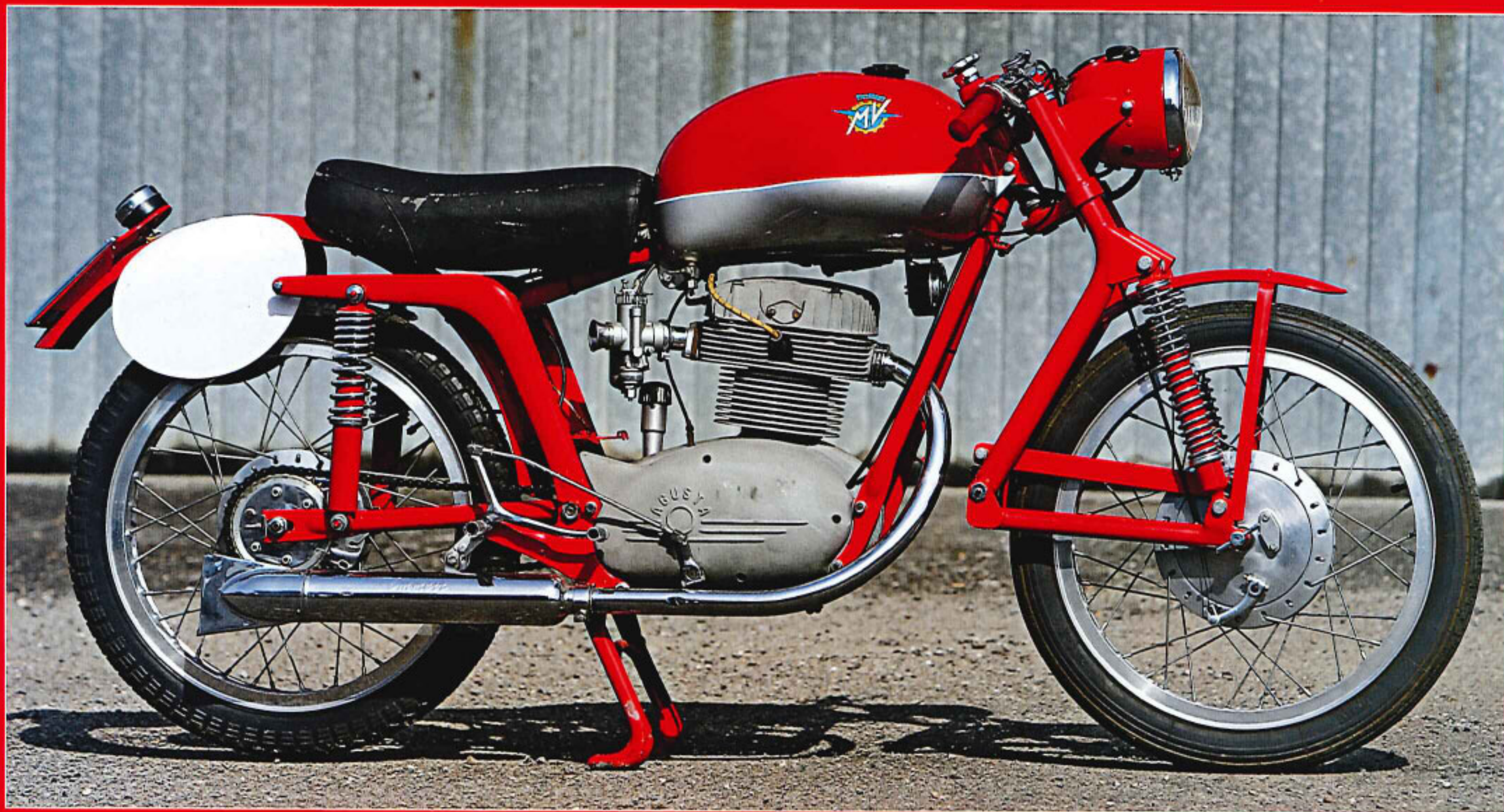
Gleiches gilt beispielsweise für die von 1956 bis 1969 gebauten, so genannten Vollschwinger-Modelle von BMW mit ihren charakteristischen Kraftstoffbehältern. Derart tiefschwarz glänzender Lack mit zwei unterschiedlich starken, parallel zueinander und von Hand gezogenen weißen Zierlinien an den Seiten war ebenso einzigartig. Auch der Kraftstoffbehälter einer frühen CB 750 Four ist aufgrund seiner Metallic-Lackierung samt



Präsentation der Disco Volante auf der Mailänder Motorrad-Ausstellung



Dieser Kraftstoffbehälter ist bis heute einzigartig. Seine Form erinnerte die Italiener an eine fliegende Untertasse



Der Engländer Ernie Earles hatte die Schwinggabel erfunden. In den fünfziger Jahren kamen sie groß in Mode

schwarzem Dekor entsprechend zuzuordnen. Würden allerdings die beiden Honda-Schriftzüge abgeschraubt und der Behälter anschließend abgestrahlt, hätten die meisten wohl Probleme zu erkennen, zu welchem Motorrad er gehört. Weil das Blechteil nun aussieht wie ein großes Ei, an dem ein Teil abgeschnitten wurde.

Jede Wette, so einen Behälter wie auf der 175 CSS haben die meisten von Ihnen noch nie gesehen. Als MV Agusta dieses Modell 1954 auf der Mailänder

Dank oberliegender Nockenwelle hob sich die 175er MV Agusta von der Konkurrenz ab

Motorrad-Ausstellung präsentierte, mag dem einen oder anderen Besucher die Erklärung für die ungewöhnliche Form ihres Kraftstoffbehälters nicht sonderlich schwer gefallen sein. Zu jener Zeit hatten Amis und Russen begonnen, mächtig für den Kalten Krieg aufzurüsten. Rund um die Welt berichteten besorgte Menschen von Objekten mit ihnen unbekannter Form und Ausmaß am Himmel. Im Jargon der amerikanischen Luftwaffe (US Air Force) wurden die Dinger als „unknown flying object“,

auf deutsch „unbekanntes Flugobjekt“ oder abgekürzt schlicht „UFO“ bezeichnet. Auch die italienischen Motorradfans brachten die Form dieses Kraftstoffbehälters mit einem Gefährt aus einer anderen Galaxie in Verbindung. Jedenfalls hatte diese MV Agusta ihren Spitznamen weg und sollte fortan als „Disco Volante“ (Fliegende Untertasse) in die Modell-Historie des Herstellers eingehen.

Sie war die letzte einer Baureihe, die mit den ebenfalls in Mailand im November 1952 vorgestellten Modellen

CST und CSTL begonnen hatte. Der Großbuchstabe T am beigelackierten Exemplar stand für „Tourismo“, und es gab serienmäßig nur

einen – freilich bequemen – Sattel für den Fahrer. Die Luxus-Ausführung „TL“ (Tourismo Lusso) war durchweg rot lackiert und mit einer Doppelsitzbank ausgerüstet.

Keine Unterschiede dagegen beim Viergang-Motor, eine neue Konstruktion. 53 Millimeter Bohrung und 56 Millimeter Hub ergaben knapp 173 Kubikzentimeter Hubraum. Der Zylinder war um zehn Grad zur Senkrechten in Fahrtrichtung geneigt. Zusätzliche Kühlrippen vorn am Kurbelhaus halfen vor allem,

die Motoröl-Temperaturen (Nassumpfschmierung) zu reduzieren.

Bis hierhin eigentlich nichts Besonderes – aber: Es war ein Einzylinder-Viertaktmotor mit obenliegender Nockenwelle. Diese wurde über eine im Schacht links vom Zylinder laufenden Kette angetrieben. Unter der großzügig verrippten, zur Kontrolle des Ventilspiels schnell zu demontierenden Ventilhaube, waren nebst Nockenwelle und Kipphebeln auch Haarnadel-Ventilfedern zu finden. Letztere deshalb, um Bauhöhe des Motors so kurz wie möglich halten zu können. Wegen der vielen feinen Kühlrippen, dazu noch im typischen Hellgrau einer Aluminium-Legierung, verglich ein englischer Schreiber die obere Hälfte dieses MV-Motors mit der Form eines Bienenstocks. Und die mechanischen Geräusche, nicht viel stärker als das Summen des Bienen Schwarms, wären so gering wie bei keinem anderen Motor.

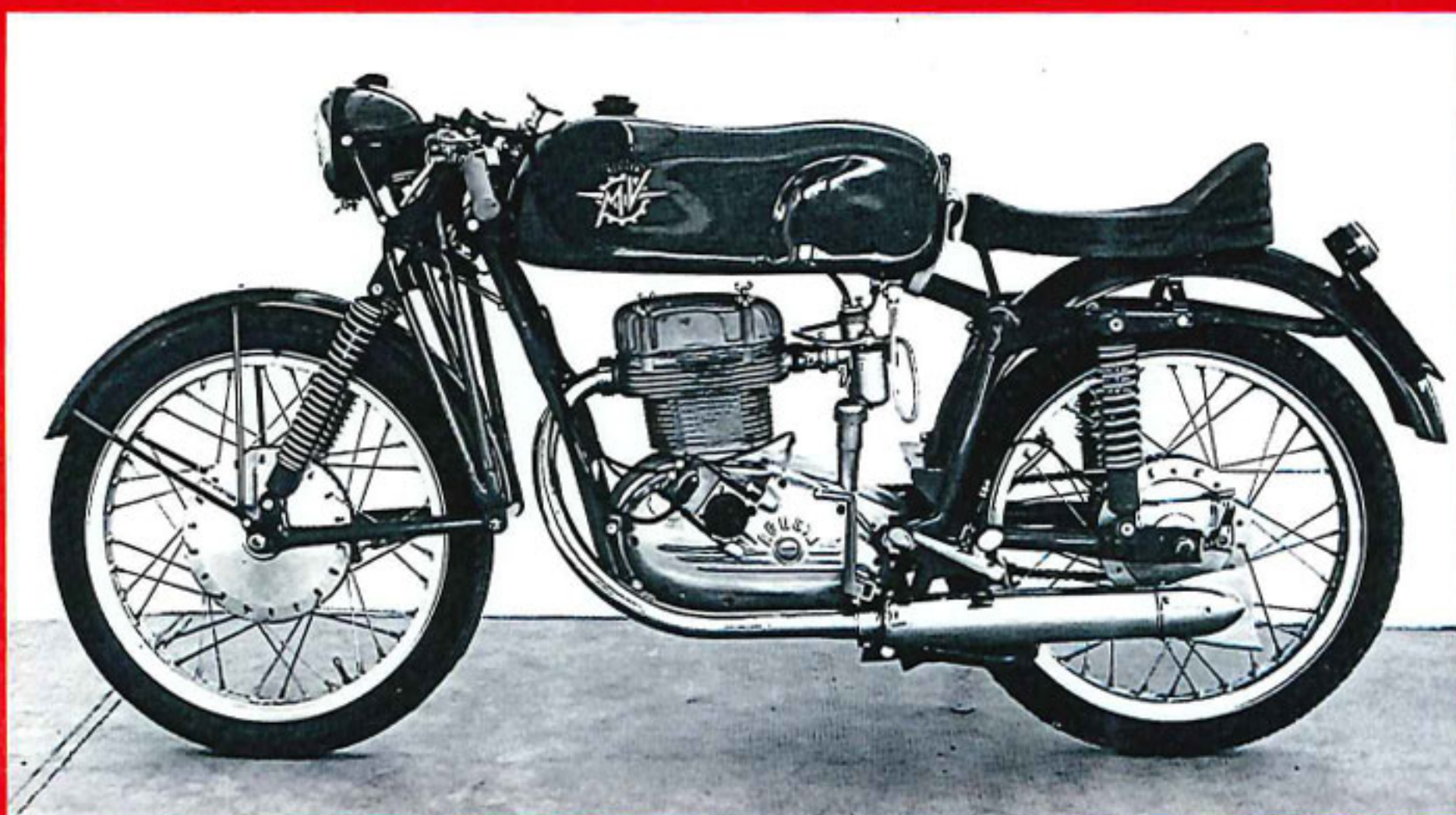
Passend zum Motor hatte MV Agusta auch ein neues Fahrgestell entworfen und den Einzylinder-Viertakter darin als mittragendes Bauteil verpflichtet. Vom Lenkkopf führten zwei Rohre vorn zum Kurbelgehäuse. Von der Schwinglagerung bildeten zwei bananenförmig gebogene Rohre das Rahmenheck, an dem sich die beiden Federbeine der



Hebel zur Gemischanreicherung im Dell'Orto-Vergaser, ein gerissener Gaszug war notfalls schnell gewechselt

Hinterradschwinge an ihrem oberen Ende abstützten. Vorn und hinten gab es Vollnaben-Trommelbremsen (Leichtmetall-Naben mit Stahlring) mit 180 respektive 150 Millimetern Trommeldurchmesser vorn und hinten.

Die 175er MV Agusta sollte nicht das einzige Motorrad in dieser Hubraumklasse sein, das 1952 in Mailand Premiere feierte. Im Jahr zuvor hatte die italienische Regierung eine Gesetzesänderung beschlossen und die Regelung aufgehoben, wonach Motorräder mit maximal 125 ccm Hubraum bislang zulassungsfrei und ohne Haftpflicht-Versicherung gefahren werden konnten. Quasi über



MV Agusta „Squalo“ von 1955 mit links angeflanschem Magnetzündler

Für die neu geschaffene Hubraumklasse bis 175 ccm war für Privatfahrer eine CSS die beste Wahl

Nacht gab es somit kaum noch Gründe, sich eine 125er zuzulegen. Italienische Hersteller stocken prompt auf und boten ihre bisherigen Modelle mit von 125 auf 150 oder 160 ccm Hubraum gebrachten Einzylinder-Zweitaktmotoren an. Freilich wäre auch manche 250er mit Viertaktmotor erschwinglich gewesen, doch das waren meist im Hubraum reduzierte 250er oder 500er und dementsprechend schwer – jedenfalls eine Zwischenlösung, bevor eine neue Generation leistungs-

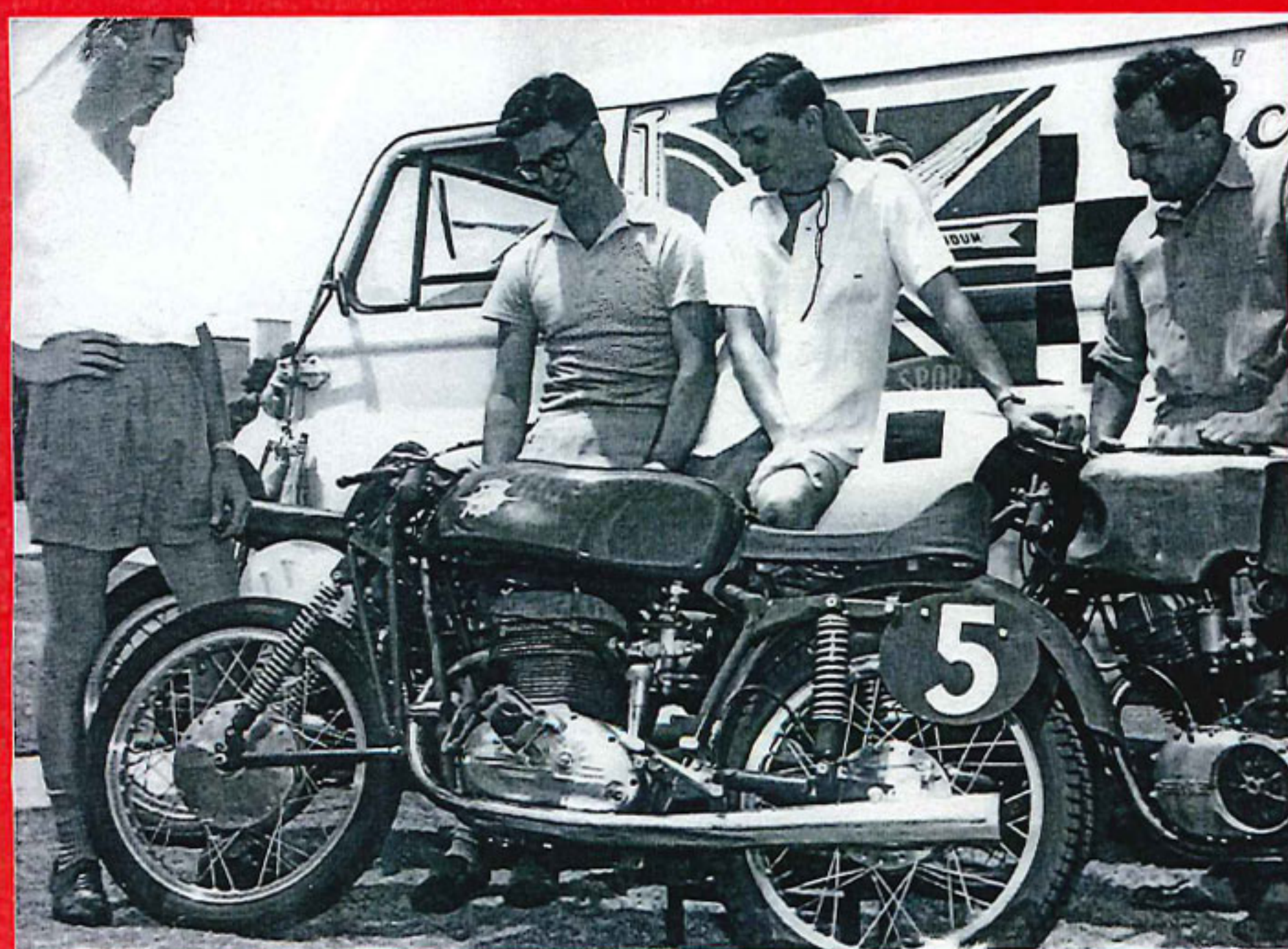
starker und leichtgewichtiger Mittelklasse-Modelle auf den Markt kommen sollte. Mit zu deren Geburt sollte eine

Ankündigung des italienischen Motorradsport-Verbands helfen. Bei der Fernfahrt Milano-Taranto würde es eine Wettbewerbs-Klasse für Privatfahrer geben, „175cc Motocicli Sport Derivati di Serie“. Außerdem würde der Moto Giro d'Italia wieder aufgelegt. Erstmals gefahren 1914, nach dem Ersten Weltkrieg dann wieder 1923 (als Sechs-Tage-Marathon) sowie 1925 und 1926. Ab 1953 wurden die Klassen auf deren drei beschränkt: bis 100, bis 150 und bis 175

Kubikzentimeter Hubraum, letztere Kategorie natürlich ein gefundenes Fressen für MV Agusta.

Die erste „Disco Volante“ war, natürlich auch in Mailand, bereits 1953 als Modell CS Sport vorgestellt worden. Gegenüber dem in der CST und CSTL verwendeten Motor war dieser stärker verrippt und hatte dank eines 22er Dell'Orto-Vergasers (statt 18 Millimeter) auch ein bisschen mehr Leistung als die acht PS starke Ur-Version. Und gegen Ende 1954 war dann die ultimative „Fliegende Untertasse“ startklar, auch dank eines 25er Dell'Orto-Vergasers wurden für sie stolze 15 PS Höchstleistung genannt. Mehr noch, die Maschine hatte eine Gabel mit geschobener Langschwinge, wie sie der Engländer Ernie Earles erfunden hatte. Erstmals war dessen Konstruktion Ende 1952 an jener 500er-Rennmaschine von MV Agusta zu finden, die Leslie Graham fuhr. Eine leichtere Ausführung der Earles-Schwinggabel war ab 1953 an der 125er-Renn-MV von Cecil Sandford zu finden. Keine Frage, besser hätte die neue Disco Volante zumindest vom Fahrgestell her nicht an die reinrassigen Werksrennmaschinen angenähert werden können.

Einmal Platz auf der Disco Volante genommen, sticht sofort die charakteristische Form ihres Kraftstoffbehälters ins Auge. Dann beide Hände an die Lenkergriffe, nach hinten mit dem Allerwertesten, ducken und die Unterarme angelegt. Noch ohne überhaupt einen Meter gefahren zu sein, werden Sie sich vorkommen, als würden Sie in der schnellen Tamburello-Kurve der Renn-



Mike Hailwood heißt der Teenager im weißen Hemd, der eine Squalo bestaunt



Kaum zu glauben, dass in diesem Zylinderkopf eine obenliegende Nockenwelle steckt

strecke in Imola das Letzte aus einer Disco Volante heraus quetschen.

Doch in der Praxis sieht das anders aus. Allenfalls einen Italiener mit Jockey-Figur würde der flache, dafür weit ausladende Kraftstoffbehälter kaum stören. Doch durchschnittlich groß Gewachsene stoßen mit ihren Knien an. Ober- und Unterschenkel stehen deshalb etwas ab, was eine aerodynamische günstige Fahrerposition unmöglich macht. Und falls Sie noch nie auf einer Maschine mit einer Earles-Gabel gefahren sind, müssen Sie sich beim Bremsen auf eine Überraschung gefasst machen. Denn die Maschine taucht nicht mit der Vorderhand ein, sondern hebt diese sogar leicht an und scheint dabei auch noch stocksteif zu werden.

Eine solche Disco Volante war partout nicht für den engen Stadtverkehr gedacht. Dauernd Stop-and-go-Verkehr mochte der hochgezüchtete Motor überhaupt nicht und begann mitunter zu streiken. Nein, der ohc-Einzylinder-Viertakter wollte Drehzahlen hinauf bis fast 9000 Umdrehungen haben, um sich wohl zu fühlen. Tempo 130 war locker drin, unter günstigen Voraussetzungen vielleicht auch 140. Damit war eine Disco Volante oft schneller als die meisten 250er und sogar so mancher 350er, von den Handlings-Vorteilen dank geringeren Gewichts ganz abgesehen. Auf kurvenreichen Landstraßen war

Billig war auch diese MV Agusta nicht. Zum selben Preis hätte es auch eine Norton Manx gegeben

eine solche MV Agusta jedenfalls kaum zu halten.

Die Qualitäten einer Disco Volante mit Earles-Gabel als geeignetes Gerät für Serienmaschinen-Rennen sprachen sich unter Privatfahrern schnell herum. MV Agusta reagierte schnell und schob eine eigens dafür gedachte Version „Sport Competizione“ nach – die „Squale“ (italienisch für Hai). Deren Motor hatte nun ein Fünfganggetriebe, und der rechte Gehäusedeckel war, um schnell das Ritzel am Getriebeausgang wechseln zu können, entsprechend gekappt. Anstelle der Schwungrad-Magnetzündung saß

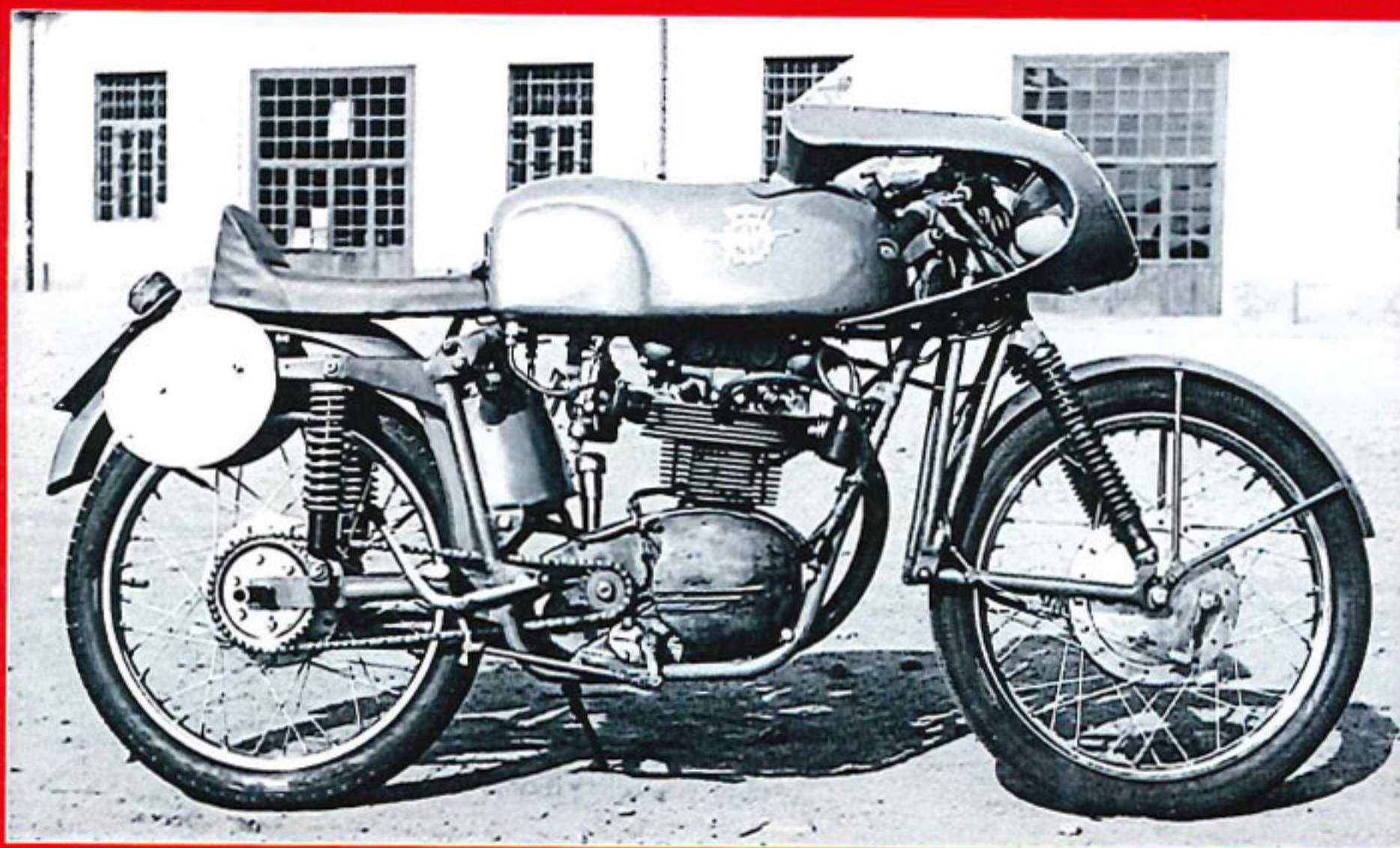
links außen am Kurbelwellen-Ende ein Renn-Magnetzünder. Räder und Bremsen wurden unverändert übernommen, neu

war der Rahmen (mit zwei durchgehenden Unterzügen) und einem Heck ähnlich wie bei den 125er-dohc-Werksrennmaschinen. Ach ja, der bisher charakteristisch geformte, ausladende Tank einer Disco Volante musste einem neuen, schlanken Exemplar weichen.

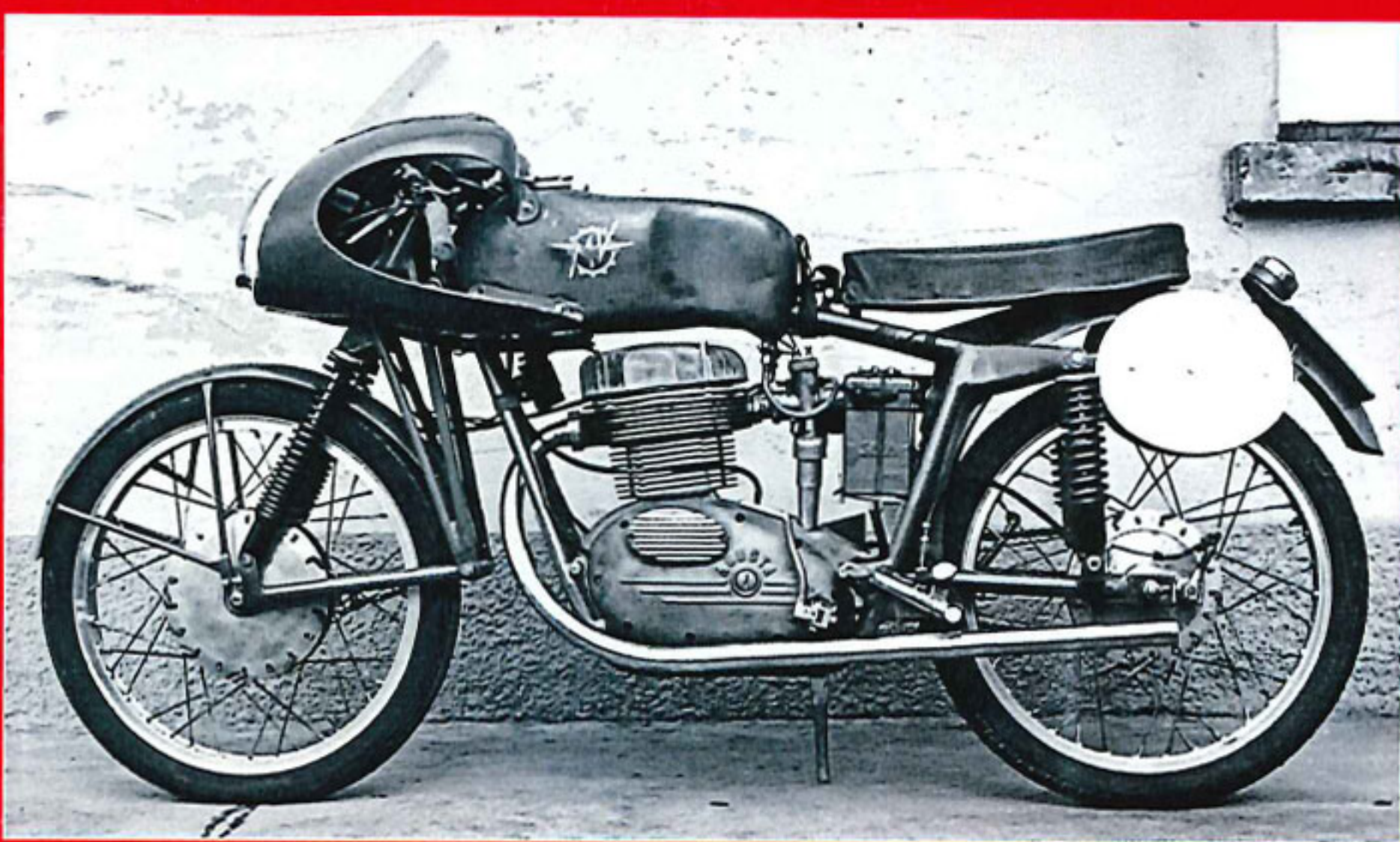
Die MV Agusta-Werksfahrer nutzten eine Squale meist erfolgreich in kleineren Wettbewerben des Landes. In England setzte der in London beheimatete MV Agusta-Importeur Mick O'Rourke, Bob Keeler und Derek Minter auf eine CSS, die damit erfolgreich bei Rennen in der Klasse bis 200 Kubikzentimeter

Hubraum antraten. Billig war eine solche MV Agusta keinesfalls. Anno 1955 war zu deren Preis immerhin auch eine Manx Norton zu haben. Einer, der tief in seine Tasche griff, war seinerzeit auch Stan Hailwood und kaufte seinem Sprössling Mike kurzerhand eine Sport Competizione und karrte sie zum englischen Tuner Bill Lacey, der noch ein bisschen mehr Leistung aus dem Motor zaubern sollte.

Insgesamt soll MV Agusta nur rund 1400 CSS gebaut haben. Ein Exemplar mit Earles-Gabel in freier Wildbahn – also auf öffentlicher Straße – zu sehen, dürfte heutzutage so selten zu sichten sein wie ein UFO. Aber Sie werden das Motorrad spontan als eine Disco Volante identifizieren können – alleine schon wegen dessen ungewöhnlich geformten Kraftstoffbehälters. □



Exklusive Werks-Rennmaschine mit dohc-Zylinderkopf



Prototyp der MV Agusta 175 CSS „Squalo“, auf deutsch „Haifisch“



Die Position von Kupplungs- und Bremshebel zeigt, dass eine Disco Volante besser langliegend gefahren wird