

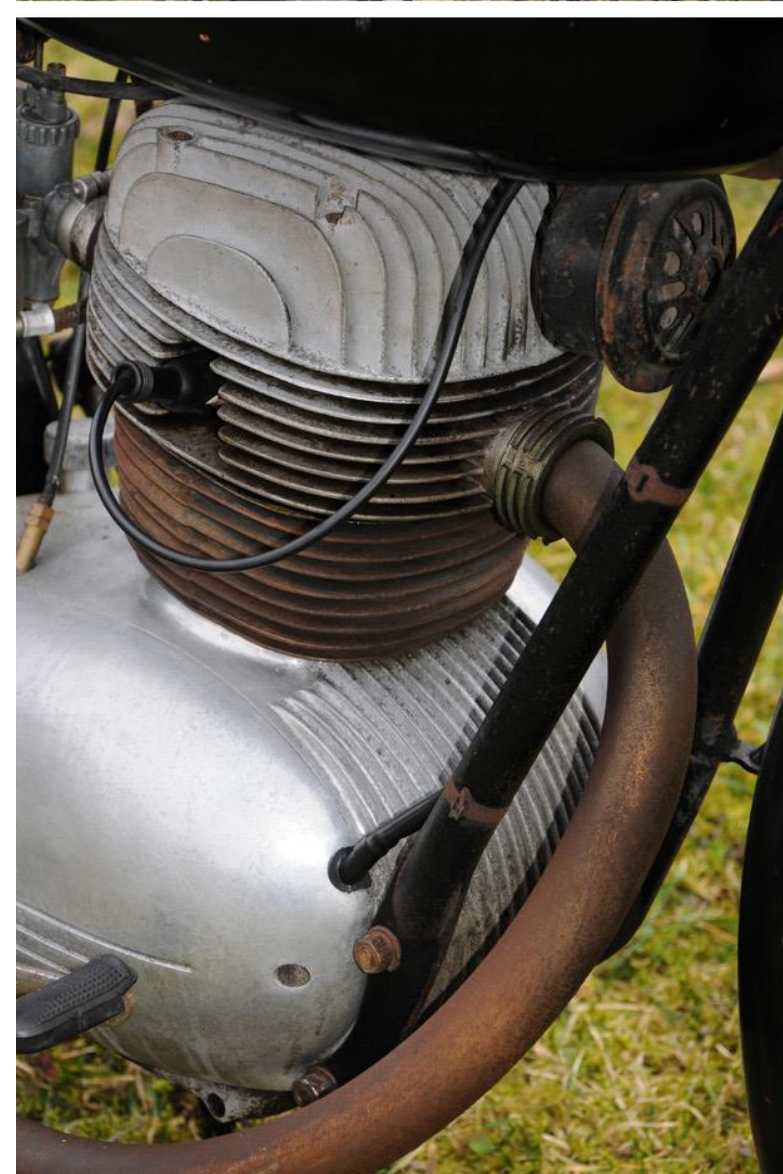
„Don Camillo e Peppone“ – MV AGUSTA CS 175 1956



Vespa“ hätte das erste Motorrad aus dem Haus Agusta heißen sollen, „die Wespe“. Blöd für den Junggrafen Domenico Agusta (der sooo jung damals schon nicht mehr war, hatte er doch bereits 1927 die Firma seines verstorbenen Vaters übernommen, welche er nach dem zweiten Weltkrieg in eine Aktiengesellschaft mit Namen Merccanica Verghera umbenannt hatte), dass es eine solche Namensmarke schon gab – im Hause Piaggio wurde der Name für einen Motorroller verwendet – und wird es heute noch.

Dass die Firma Agusta sich nach Kriegsende der Produktion ziviler Produkte zuwenden musste, kam dem Conte gerade recht – hatte er doch ein ausgesprochenes Faible für schnelle Motorräder. „Schnell“ ist nun allerdings nicht das richtige Attribut für die ersten Zweiradmodelle der Merccanica Verghera, galt es doch mit volkstauglichen Alltags-Modelle dem Unternehmen zu seinem sicheren Standbein zu verhelfen. Schon 1943 – also noch mitten in den Kriegswirren - hatten die Techniker in Samarate begonnen, einen kleinen Zweitakter mit 98 Kubik Hubraum zu entwickeln, weil der Graf bereits vermutete, dass nach Kriegsende vorerst kein Bedarf mehr an Rüstungsgütern bestehen würde. Diese 98er kam dann prompt schon 1946 auf den Markt und wurde bald um eine ebenso einfach gestaltete 125er ergänzt. Beide passten in die steuerbefreite Klasse der Leichtmotorräder, die aber schon in den frühen 50er Jahren die Vergünstigung verlor.

Finanziell war die Mecchania Verghera bald wieder abgesichert: das Unternehmen erhielt 1952 die Lizenz zur Fertigung der amerikanischen Bell Helicopter. Das spülte Geld in die Kassa, ein warmer Regen, der höchst gelegen kam. Zu diesem Zeitpunkt hatte sich Graf Domenico mit seinen MV's bereits im Rennsport engagiert und hatte fähige Ingenieure zur Hand um die Zweitakt-Palette durch sportliche Viertakt-Modelle zu ergänzen. (Noch) nicht um die heute so berühmten Vierzylinder handelte es sich dabei, sondern um eine 175er Einzylinder, eine in Italien sehr beliebte Klasse. Die CS (Categoria Sport) genannte Maschine trug einen sehr eigenartig auslandend geformten Tank, welcher der Motorradreihe zum Spitznamen „Disco Volante“ (fliegende Untertasse) verhalf.



Weitaus bemerkenswerter ist aber der Motor mit dem ganz leicht nach vorn geneigten Zylinder, der auf den ersten Blick eher unauffällig wirkt. Hinter seiner großflächigen Verrippung verbirgt sich aber Technik vom Feinsten: nämlich eine Nockenwelle, die über Kipphebel die hängenden und von Haarnadel-Ventilfedern gehaltenen Ventile betätigt. Charakteristika, die man damals primär bei Rennsportmaschinen suchen musste. Ein Novum war der Antrieb der Nockenwelle, der über eine Kette erfolgte! Der 18er Dell'Orto-Vergaser verhalf der Basisversion zu 8 PS, die 1953 zur CST Touren- bzw. CSTL Luxusversion mutierten. Die Leistung der CS wuchs mittels 22er Vergaser auf 11 PS. Im Jahr darauf folgte die CSS, ein SuperSportler mit 25er Dell'Orto und 15 PS, den es gegen Aufpreis auch mit der geschobenen Earles-Schwinge statt der üblichen Telegabel zu kaufen gab. Allen Modellen gleich waren der unten offene Rahmen, der den Motor als tragendes Element nutzte, das fußgeschaltete Vierganggetriebe, Trommelbremsen mit 180mm vorne und 150mm hinten. Serienmäßig auch die Lichtanlage: der Haupttummelplatz für die kleinen Sportler waren nämlich vor allem am Stiefel beliebte Veranstaltungen wie das Langstreckenrennen Mailand Tarent oder der Giro d' Italia, ein Sechstagerennen, das auf öffentlichen Straßen ausgetragen und teilweise auch bei Nacht gefahren wurde.

So ein Motor erweckt naturgemäß das Interesse Axel Köhnleins, der in seiner Sammlung ja mehreren italienischen Motorrädern mit besonderen Spezifikationen eine Heimat gibt. Geholt hat er die MV Agusta CS vom Baujahr 1956 vom Bodensee. Bei unseren Fototermin war sie noch im Fundzustand, hatte eine Frischzellenkur noch vor sich vor sich. Dann darf sie auf die Straße, nach über 60 Jahren erstmals wieder! Denn angemeldet war sie laut italienischer Steuerplakette zuletzt im Jahr 1963 in der Region Piemont (das belegt das zeitgenössische Kennzeichen). Was die Maschine für Axel zusätzlich interessant macht, ist die seltene Farbkombination Schwarz/Beige. Italienische Sportmopetten waren ja meist in Rosso Corsa („Ferrarirot“ im deutschen Sprachgebrauch) lackiert, MV Agustas machen da natürlich keine Ausnahme. Wer weiß, vielleicht war diese 175er ursprünglich ja im Besitz eines Dorfpfarrers, eines Amtsbruder Don Camillos, der mit ihr seinen seelsorgerischen Pflichten in der weiteren Umgebung seiner Pfarre nachkam? Ein Argument dafür könnte die Marien-Schutzplakette am linken Gabelholm sein. Aber wir wissen es nicht, mit Sicherheit aber wäre die Maschine eines Peppone knallrot gewesen ...







