



Flughörnchen **SCOTT Flying Squirrel 500 1929**

Grell kreischend, heftig qualmend, aber schnell wie ein Grippevirus: das waren (und sind) die Zweitaktsägen von Scott. Die Marke Scott ist – vor allem in England – legendär. Mehr als bei den deutschen DKW oder den österreichischen Puch trifft die Bezeichnung „Zweitakt- Pionier“ auf Alfred Angus Scott’s Motorräder zu.

A. A. Scott hat sich schon kurz nach 1900 mit dem Zweitakt-Prinzip beschäftigt, seinen ersten Motor mit 130ccm hat er in ein gekauftes Fahrrad eingebaut. Für diesen luftgekühlten Motor erhielt er 1904 ein Patent, er ist also wirklich *der* Zweitaktpionier. Einige Jahre später ließ er sich einen Dreiecksrahmen patentieren, in den er den zwischenzeitlich verbesserten, wassergekühlten Motor einbaute. Damit war das Grundkonzept fertig, das für die nächsten Jahrzehnte Bestand haben sollte. Schnell waren diese Eichhörnchen (die deutsche Übersetzung des englischen Worts „Squirrel“ - so nannte Scott nämlich seine Maschinen) schon immer und das wollte man dann auch durch Teilnahmen an der Tourist Trophy auf der Isle of Man beweisen. Bereits beim dritten Anlauf, nämlich 1911, konnte das Scott Team zwar noch nicht gewinnen, aber die schnellste Runde verbuchen. Gewonnen wurde dafür in den nächsten zwei Jahren, 1912 und 1913. Die Fahrer hießen

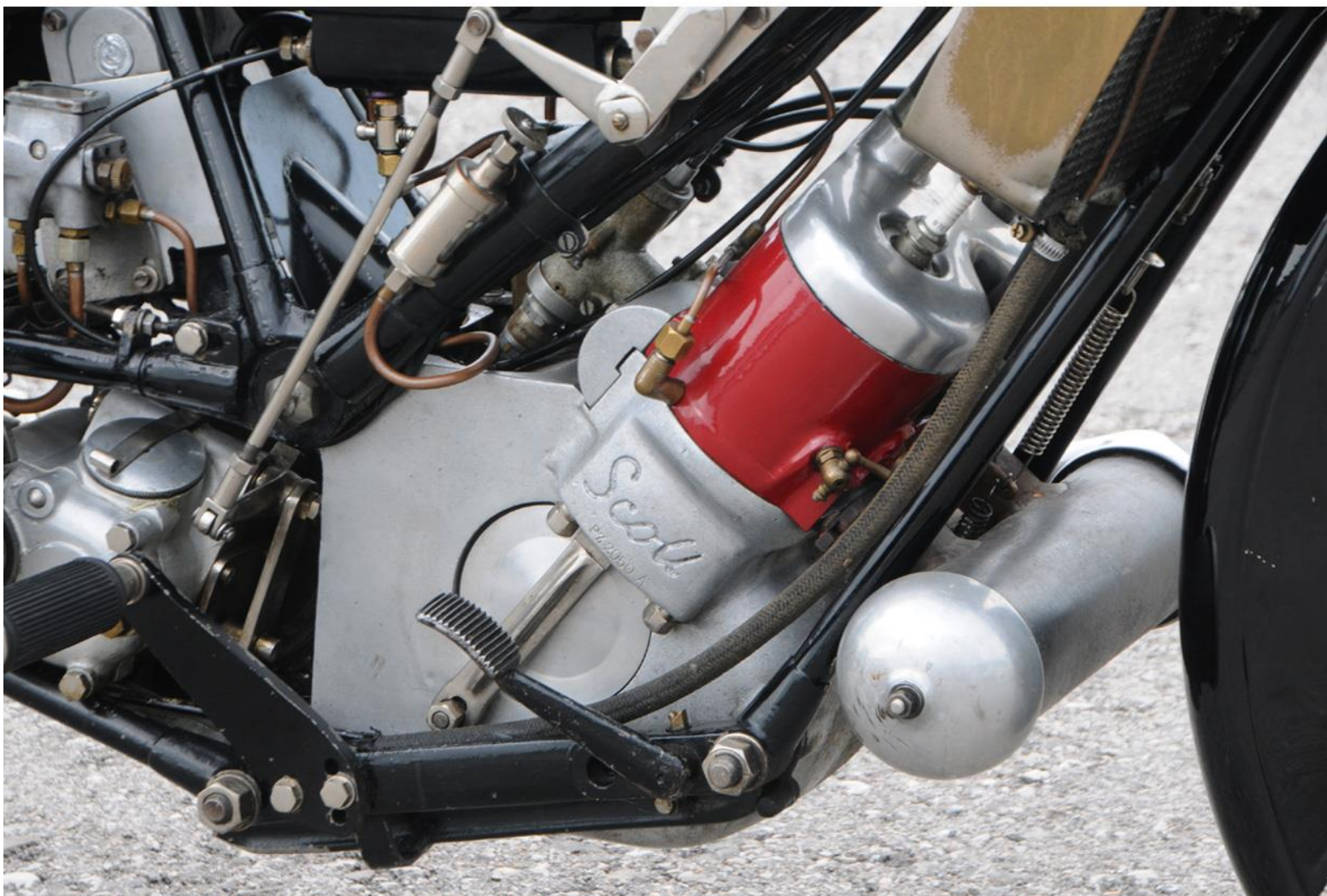
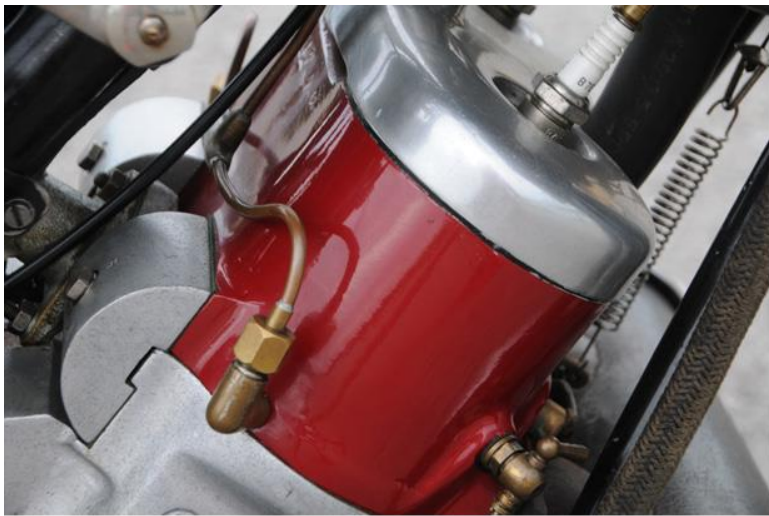
Frank Applebee bzw. Tim Woods. 1914 ging diese Serie zu Ende, obwohl Woods wieder die Rekordrunde fuhr. Nachher waren die Scott zwar immer unter den Schnellsten, gewinnen konnten sie aber nicht mehr.

1919 verließ Alfred Angus Scott sein Unternehmen, um mit der neugegründeten “Scott Autocycle Company” dreirädrige, autoähnliche Vehikel zu bauen, die er „Sociable“ nennt - die aber keiner kaufen wollte. Als Scott 1923 starb, war die „Scott Autocycle Company ohnehin schon am Ende gewesen. Die Motorradfirma Scott wurde nach Ausscheiden ihres Gründers in „Scott Motorcycle Company“ umbenannt, der neue Chef hieß Vinter. Gebaut wurden leicht modifizierte Vorkriegsmodelle (wir reden vom WWI), bis 1922 mit Harry Shackleton ein neuer, innovativer Mann ins Werk kam. Mit dem Modell „Flying Squirrel“ (= „Flughörnchen“) konzipiert er für die Saison 1926 ein Motorrad, das sich in Details erheblich von den Vorgängern abhob, ohne aber das Grundkonzept zu verlassen. Die Linienführung blieb zwar gleich, aber die Rahmen werden erheblich verstärkt und die vom Lenkkopf und Sattelrohr nach unten führenden Rohre paarweise angeordnet. Alles in allem ein Muster an Verwindungssteifigkeit!



Auch die Vorderradführung wurde verbessert, die dreidimensional versteifte „Girder“ Gabel kann man als Vorläuferin der modernen Teleskopgabeln bezeichnen. Diese Bauweise war natürlich dementsprechend teuer, zudem vertrauten ihr viele Kunden nicht vorbehaltlos. Deshalb wurde sie speziell bei den Wettbewerbsmodellen häufig gegen Trapezgabeln von Webb oder Brompton ersetzt. Zur Ausstattung der mit 500 und 600ccm erhältlichen Maschine gehören eine „Best and Loyd“ Ölpumpe, ein überarbeiteter Zylinderkopf – natürlich wieder wassergekühlt – und größere, polierte Auslasskanäle. Natürlich trägt das Flughörnchen auch den neuen dreieckigen Tank mit den

in lila, violett oder weiß lackierten Seitenflächen, der bei der 1921er TT erstmals anstelle der ulkigen Tonne verwendet wurde, die bisher am Sattelrohr festgeklemmt war. An die großen Erfolge der Jahre vor dem ersten Weltkrieg konnte das Unternehmen in Shipley mit der Flying Squirrel allerdings nicht so wirklich anschließen. Ein dritter und ein zweiter Rang für Harry Langman bei den Senior TT's 1922 und '23, sowie ein dritter Platz unter Tommy Hatch 1928 war die eher magere Ausbeute. Erfolgreicher waren die Scotts im Breiten-Rennsport, seit den 20er Jahren gibt es ja auch eine Amateur Tourist Trophy, die später als Manx Grand Prix bekannt wurde und auch heute stattfindet.





Eine Scott erkennt man schon weitem am eigenartigen Rahmen und natürlich der knallrote Ummantelung der wassergekühlten Zylinder mit dem breiten verchromten Wabekühler darüber. Diesem Grund-Prinzip blieben die Scott Maschinen treu, bis zum Ende im Jahr 1960. Das trifft auf die biederen Tourenmodelle genauso zu wie auf die Rennmaschinen oder zb. die Scott mit dem Dreizylinder-Reihenmotor, von der 1938 nur ein einziges Stück gebaut wurde. „Selten“ ist also das Eigenschaftswort, das eine Scott am treffendsten charakterisiert, „schön“ wäre nicht für alle das

passende Adjektiv. Das „schönste“ an einer Scott ist ohnehin ihr Klang, zwar laut, aber nicht kreischend, wie man das von einem Zweitakter eigentlich erwarten würde. Eine Scott kann man am Ton erkennen, lange schon, bevor sie im Gesichtsfeld auftaucht. Dazu muss sie natürlich fahren. Unser Fotomodell aus dem Besitz von Martin Wiesner konnten wir ja anlässlich der Brit-Bike Ausstellung beim 2024er Meet & Greet nur im Stand ablichten – weshalb wir hier auch noch Fahraufnahmen von Günther Lederhilger bei der FranzJosefsFahrt 2018 dranhängen ...





