



Rank und schlank, mit Wespentaille: Die erste MV sollte eigentlich „Vespa“ heißen

Die ersten MV Agusta

Jeder fängt klein an

Der Name steht für dicke Dinger mit Vierzylinder-Reihenmotoren und für ein eigenes Kapitel in der Geschichte des Straßenrennsports. Doch angefangen hat MV Agusta ganz klein und bescheiden

Text und Fotos: Frank-Albert Illg

Unmittelbar nach Ende des Zweiten Weltkrieg herrschten in Italien ähnliche Zustände wie in Deutschland, zumindest was die Motorisierung betraf. Öffentliche Verkehrsmittel – Fehl-anzeige. Private Fahrzeuge waren ebenfalls den kriegerischen Auseinandersetzungen zum Opfer gefallen, und wer sein Automobil oder Motorrad über die schweren Jahre hatte retten können, durfte sich glücklich schätzen und musste nur noch zusehen, wie er sich die notwendigen Betriebsstoffe dafür beschaffte.

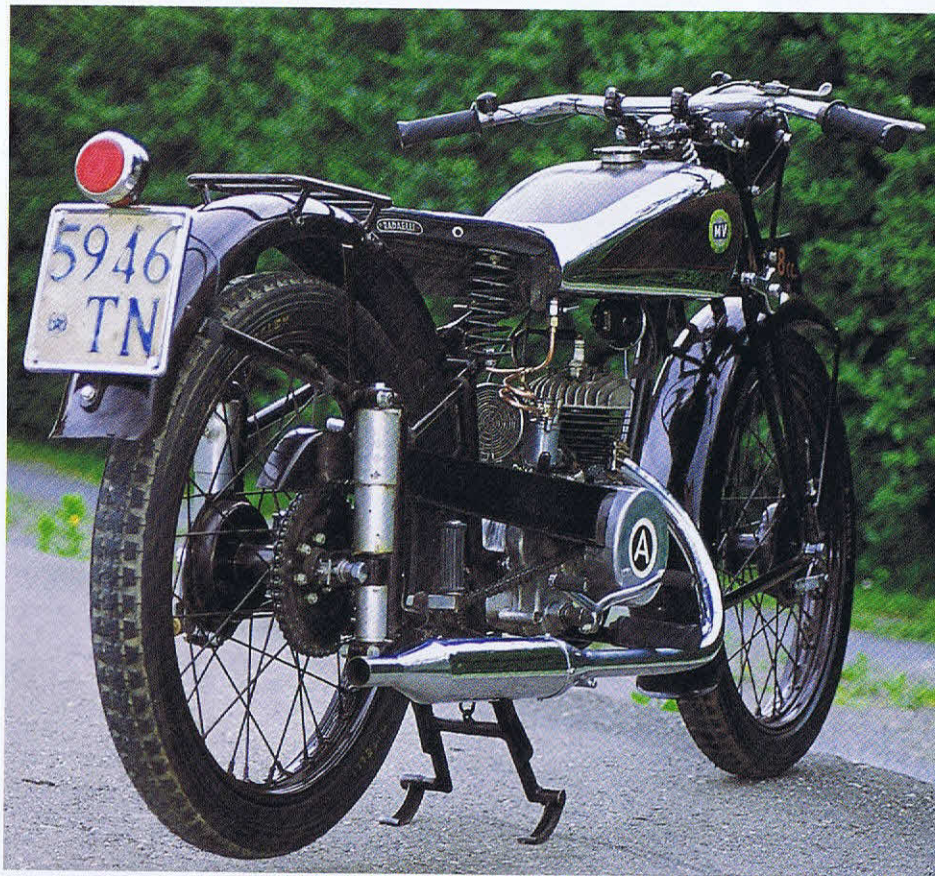
Für die weniger Betuchten, vor allem die auf dem Land, die sich noch nicht einmal ein paar Liter Benzin leisten konnten, blieb das Fahrrad die einzige Alternative,

wennleich damit die Fortbewegung auf schlechten Wegen in bergigen oder hügelreichen Gegenden oft äußerst mühsam war.

Bereits während des Krieges war in der einst von Conte (Graf) Giovanni Agusta gegründeten Flugzeugfabrik (seit 1927, wegen überraschenden Todes des Firmengründers, aber schon unter Leitung von Domenico Agusta, seinem 1907 und erstgeborenen Sohn) an mögliche Alternativen nach Kriegsende gedacht worden. Ein leichtes Motorrad zum Beispiel, zumal die meisten dazu notwendigen – ursprünglich für die Fertigung von Flugzeugteilen angeschafften – Maschinen ohnehin bereits vorhanden waren. Zudem hatte Domenico Agusta – geschäftstüchtig wie er war –

ebenfalls erkannt, dass nach dem (bereits abzusehenden) Ende des Zweiten Weltkrieges die Nachfrage nach billigen motorisierten Transportmitteln kräftig ansteigen würde.

Zunächst war an einen simplen, schlitzgesteuerten Einzylinder-Zweitaktmotor mit 98 ccm Hubraum und Zweiganggetriebe gedacht worden, eingesetzt in einen Starrrahmen mit einfacher Trapezgabel. 1943 war die Motorkonstruktion auf dem Zeichenbrett bereits fertig, wenige Monate später lief der erste Prototyp. Obwohl noch keiner wusste, woher die Materialien für eine nennenswerte Serienfertigung geschweige denn elektrische Komponenten oder gar Reifen herkommen sollten,



Geradweg-Federung hinten – nun ja, es war eben ein weiteres Verkaufsargument. Denn den möglichen Komfort für den Fahrer definierte nach wie vor der Sattel

wurde im Frühjahr 1945 eigens die Meccanica Verghera (MV) Agusta für die geplante Motorradproduktion gegründet.

Im Herbst 1945, also vor 60 Jahren, stellte der neue italienische Motorradhersteller sein erstes Modell vor. „Vespa 98“ hatte er es getauft, nicht wissend, dass diese Bezeichnung (italienisch für Wespe) bereits anderweitig (von Piaggio für einen Motorroller) beansprucht wurde. Größeren Ärger gab es nicht, er hielt sich zumindest in (Landes-)Grenzen. Jedenfalls gab die Meccanica

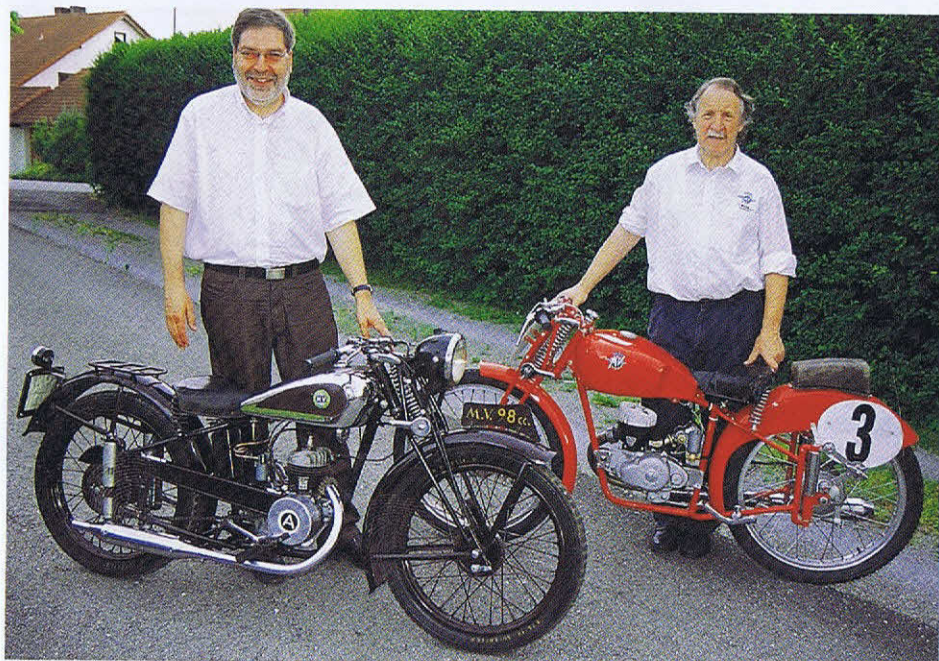
Verghera prompt bei und taufte einfach um: statt Vespa sollten es ab 1946 schlicht und einfach zwei Großbuchstaben als Markenname sein, die mindestens ebenso weltberühmt werden sollten: MV.

Ob es nun dreieinhalb oder viereinhalb PS waren, die der kleine Einzylinder-Zweitaktmotor auf Dauer zu leisten vermochte, ob damit nun 60 oder 70 km/h Höchstgeschwindigkeit möglich waren – egal, Hauptsache müheloses und vor allem unabhängiges Vorankommen hatte für die Käufer

absolute Priorität. Aus der ursprünglichen Vespa mit Zweiganggetriebe war mit der M.V. getauft und ab Frühjahr 1946 ausgelieferten Maschine eine 98er mit Dreiganggetriebe geworden, wobei auch gleich die starre Hinterradaufhängung durch eine Geradweg-Federung (bei der Ausführung „Tourismo“) ersetzt worden war. Irgendwie musste man sich ja gegen die Konkurrenz, die wie Pilze aus dem Boden schoss, behaupten können. Und wie das Geschäft mit motorisierten Zweirädern anziehen sollte: Waren es 1947 noch rund 25 000 (inklusive Motorroller, Fahrräder mit Hilfsmotor aber nicht mitgerechnet), so sollten es ein Jahr später schon knapp 56 000 Einheiten sein.

Graf Domenico Agusta, im Vergleich zu alteingesessenen italienischen Herstellern wie Moto Guzzi beispielsweise ein absoluter Neuling im Motorrad-Geschäft, brauchte sich also keine Sorgen zu machen. Im Gegenteil: was die können, kann ich auch, muss er sich gedacht haben, und stieg nicht nur in den Rollerbau, sondern auch in den Rennsport ein. Zumal er erkannt hatte, dass sich Serienmodelle nicht allein durch Qualität bei angemessenem Preis verkaufen würden (und durch wirtschaftliche Produktion auch ausreichend Profit garantiert wäre), sondern auch wegen des Charisma einer Marke, das durch Erfolge bei Wettbewerben geschaffen würde.

Die Anfänge, MV-Motorräder bei Wettbewerben einzusetzen, machten allerdings Motorradhändler, quasi in Eigeninitiative.



Gekauft wie gesehen: Thomas Burkhardt mit Erstserien-MV, Utz Raabe, rechts, mit 125er-Renner

