

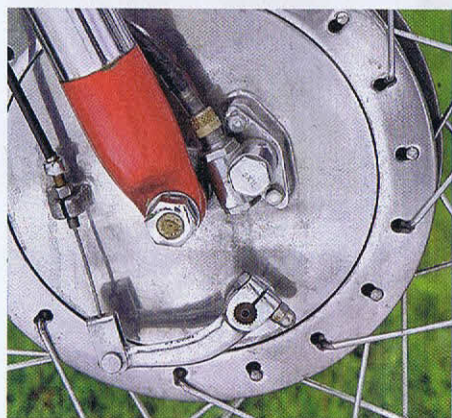
UFO gesichtet

Es gibt Menschen, die felsenfest von der Existenz Außerirdischer überzeugt sind. Die meisten von ihnen sind sich sogar sicher, bereits einmal Stimmen aus dem All gehört oder eine fliegende Untertasse gesichtet zu haben.

Text: Waldemar Schwarz; Fotos: fact







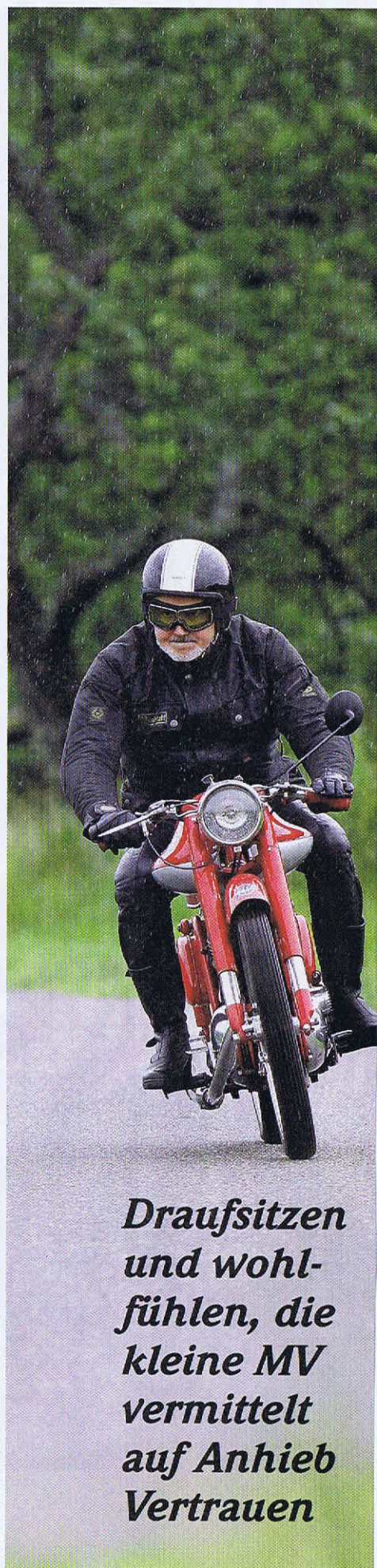
Der Tacho hatte ein höchst optimistische Skalierung. Die Lenkerhälften waren sportlich an den Standrohren befestigt. Der Tachoantrieb saß vor der Radachse der vorderen 180er-Simplexbremse, die hintere hatte 150 Millimeter Durchmesser

Ein Ufo ist kürzlich auch den MOTORRAD CLASSIC-Redakteuren über den Weg geflogen. Sie sichtigten nicht nur eine veritable fliegende Untertasse, sondern hatten sogar die Gelegenheit, einzusteigen und mitzugleiten. Allerdings nicht in entfernte Galaxien in den Weiten des Alls, sondern auf den Landstraßen des nördlichen Schwarzwalds. Und bei dem Ufo handelte es sich um eine MV Agusta CS 175 Sport, wegen ihres bauchigen Tanks auch Disco Volante „fliegende Untertasse“ genannt. In der Öffentlichkeit ein eher unbekanntes Objekt, spielte sie in der Historie von MV eine wichtige Rolle.

Die Ursprünge der Firma MV Agusta gehen auf die Fliegerei zurück. Aber nach dem Zweiten Weltkrieg - die Flugzeugproduktion lag am Boden - war der italienische Hersteller gezwungen ein neues Betätigungsfeld zu suchen

und begann 1946 mit einfachen Zweitaktern mit 98 cm³. Doch das war nicht das erklärte Ziel von Conte Domenico Agusta. Der wollte mit sportlichen Motorrädern, besser noch mit Rennsporterfolgen, Ruhm ernten. Aber die ersten Grand Prix-Siege sollten noch eine Weile auf sich warten lassen. Ende 1952, als Cecil Sandford seine erste Weltmeisterschaft für MV in der 125er-Klasse einfuhr, präsentierten die Italiener einen 175er-Einzylinder mit dem sie den Viertaktmotor mit oben liegender, kettengetriebener Nockenwelle mit Haarnadelventilfedern bei ihren Serienmotorrädern einführten. In allen möglichen Varianten, vom Tourer bis zum Rennmodell, sollte er das MV-Image in der in Italien populären 175er-Klasse aufpolieren und bis 1959 im Programm bleiben.

Ende 1954 erhielt der Motor eine größere Verrippung des Zylinderkopfs. Gleichzeitig



***Draufsitzen
und wohl-
fühlen, die
kleine MV
vermittelt
auf Antrieb
Vertrauen***

