

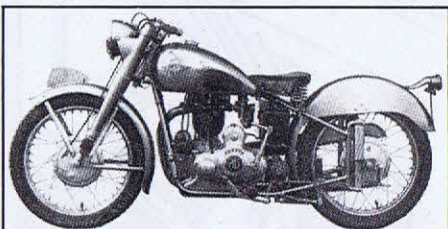
Nicht nur Agostini

Die vielfältige Geschichte der Straßen-Motorräder von MV Agusta

Bemerkenswerte Rennsport-Erfolge sorgten für den weltweiten Bekanntheitsgrad der Firma aus Gallarate. Weg vom Motorsport-Engagement, den Blick auf die Zweiräder der Serie gerichtet, entsteht ein anderes MV-Agusta-Bild: Die ganz normale, auf alltägliche „Bedürfnisse“ ausgerichtete, recht vielseitige italienische Art der Zweiradproduktion, wie man sie auch von anderen Herstellern kennt. Kleine und mittlere Motorräder, Motorroller und Mopeds — sowie die „Motocarri“ — verließen die Werkshallen der Meccanica Verghera Agusta. Schluß- und Höhepunkt bildeten die exklusiven Vierzylinder-Maschinen.

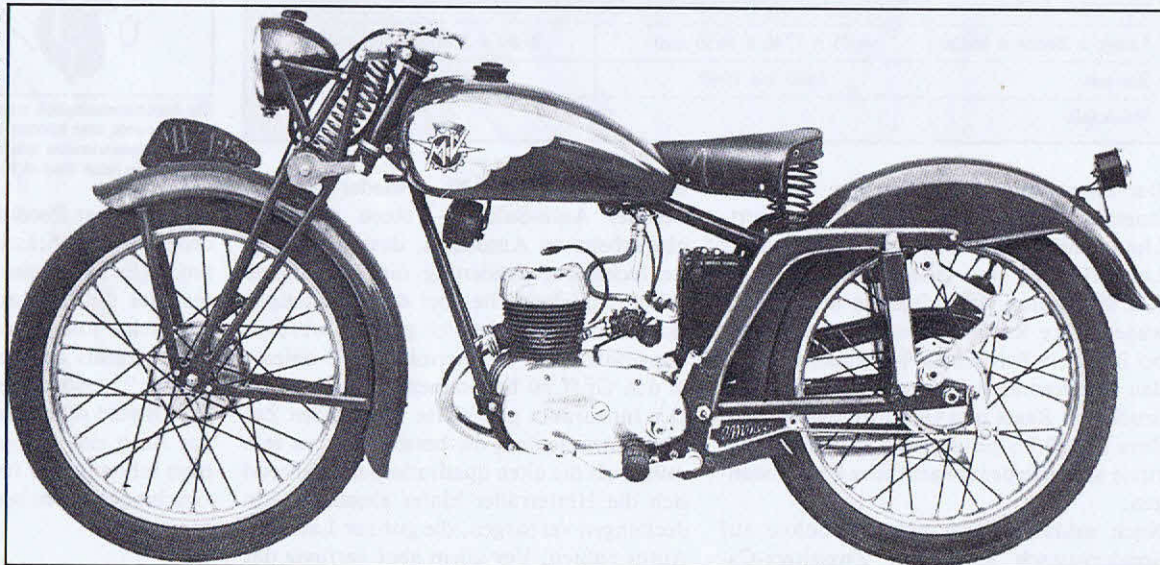
MARKT-Redakteur Andreas Beyer beschreibt Geschichte und Serienproduktion des legendären italienischen Familienbetriebes — die Historie der Rennmaschinen muß einem eigenen Beitrag vorbehalten bleiben.

Wenn der Name Agusta heutzutage im Wirtschaftsteil der Tagespresse oder in anderen Medien auftaucht, dann zumeist im



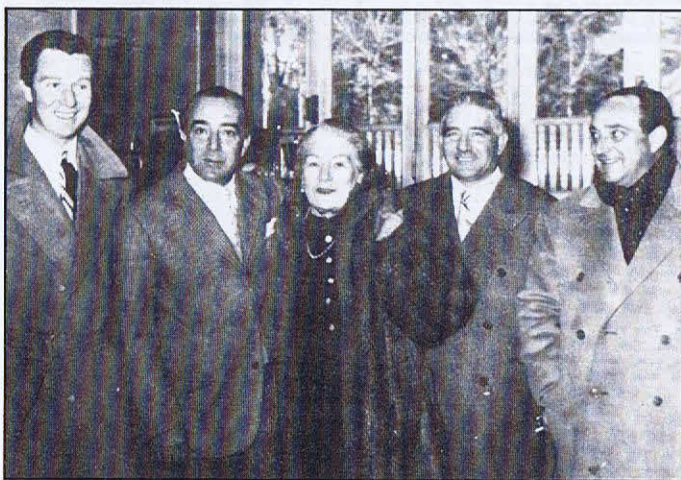
Hausbackener Viertakt-Versuch: die 250er von 1947.

Unten offener Rohrrahmen und das bananenförmige Preßstahl-Rahmenheck hielten 1949 Einzug bei MV. Die 125 TEL war das erste technisch und stilistisch eigenständige Agusta-Motorrad.



Zusammenhang mit Fluggerät. Hubschrauber für den zivilen Verkehr und als Rüstungsgut sind die Produkte, mit denen in Gallarate Umsatz gemacht wird. Veteranenfreunde kennen MV natürlich als Produzent ganz anderer hochwertiger Technik — an diesen Teil der Firmengeschichte denkt in Gallarate kaum jemand, daran erinnert lediglich das gut ausgestattete Firmenmuseum. Für das zum größten Teil in Staatsbesitz befindliche Unternehmen ist ein spektakuläres Intermezzo seit zehn Jahren abgeschlossen — man ist zu den gewinnträchtigen Wurzeln zurückgekehrt. Schließlich hatte vor über 80 Jahren alles mit der Fliegerei begonnen.

Im Jahre 1907 hatte Giovanni Agusta seinen ersten Aeroplan gebaut. Nach dem Ersten Weltkrieg folgte die Gründung der Flugzeug-Fabrik. Zusammen mit Giovanni Caproni gehörte er zu den Luftfahrt-Pionieren Italiens. Nach seinem Tod in den Zwanzigern führte seine Witwe die Geschäfte, bis Domenico, ältester Agusta-Sproß, Wohl und Wehe des Familienbetriebes in die Hand nahm. Das war Anfang der vierziger Jahre und wie schon manch andere Firma, die auch von Rüstungsaufträgen lebte, schien es für die „Costruzione Aeronautica Giovanni Agusta“ soweit, sich gegen Ende des Zweiten Weltkrieges nach einem anderen Betätigungsfeld umzusehen. Im Jahre 1943 — die Zukunft Italiens ist mehr als ungewiß — denkt die Familie Agusta an die Zeit danach. Ob es für das Rüstungsobjekt Flugzeug in Friedenszeiten ein Überleben geben wird, ist zu diesem



Gruppenbild mit Dame. Giuseppina Agusta führte nach dem Tode ihres Mannes Giovanni die Geschäfte der Firma, ehe Domenico (zweiter von links) die Geschicke des Familienbetriebes erfolgreich in die Hand nahm.



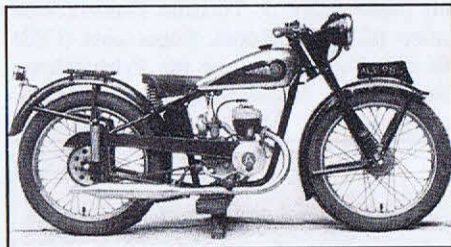
Zeitpunkt fraglich. Motorräder heißt die vorläufige Lösung, die Domenico Agusta vorschwebt. So beginnt die Entwicklung eines Motorrades, eine neue erfolgreiche Firma entsteht.

Entscheidender war allerdings, daß wenig später, zu Beginn der fünfziger Jahre, auch wieder Flugapparate gefragt sind: Die Fertigung von Hubschraubern der Marke Bell in Lizenz wird zum eigentlichen Schlüssel für den Erfolg. Auf der Rennstrecke und auch bei der Serienproduktion. Denn dieses Kapital ließ dem Grafen Domenico Agusta den Spielraum zu personell wie technisch betrachtet erfolgversprechenden Maßnahmen.

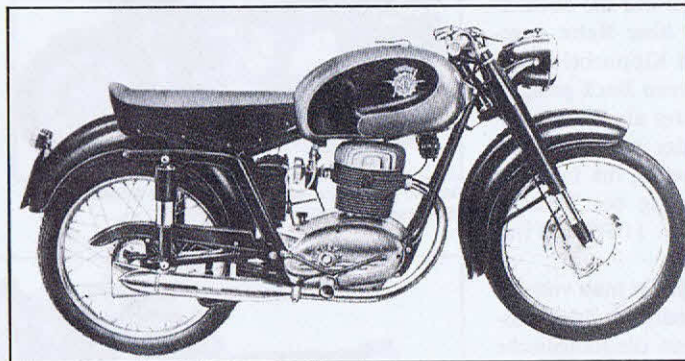
Start mit Zweitakt

Erste handwerkliche Tat war die Entwicklung eines 98-ccm-Motors für ein Motorrad namens Vespa. Auch beim nächsten Modell bildete dieses 98er Zweigang-Aggregat die Basis. Zielgebiet für die „98 2T“, die 1946 erschien, war der große Markt kleinvolumiger Motorräder, die — weil unproblematisch und sparsam — bei jedermann beliebt waren. Die junge Motorrad-Fabrik hoffte auf diese Art und Weise, ein Stück des Kuchens bei der Motorisierung im Nachkriegs-Italien zu ergattern. In einer Zeit, in der ne-

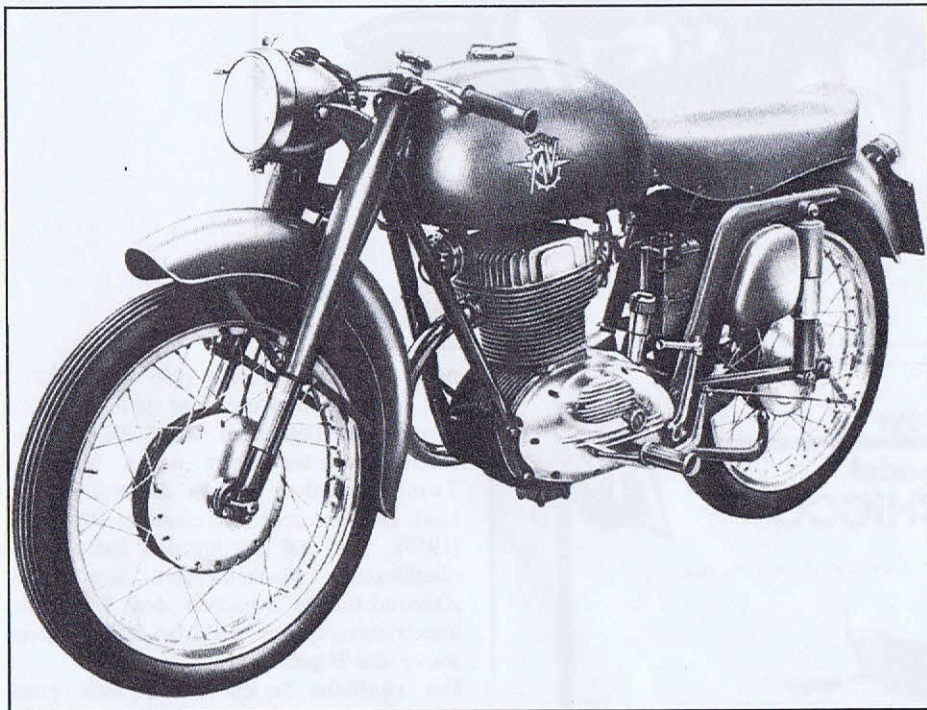
schnellen Maschinchen war die Art der Vorderradfederung. Das Luxus-Modell besaß bereits eine Telegabel, während die Tu-



Kleinmotorräder wie diese 98er waren im Nachkriegs-Italien sehr gefragt. Und brachten dem jungen Motorradwerk in Verghera erste Verkaufserfolge.



Mit der 175 CS erschien im Jahre 1953 ein sehr beliebtes Viertakt-Motorrad. Hier in Turismo-Lusso-Version, Modell 1956.



Die 175er mit obenliegender Nockenwelle, zwischen 1953 und 1959 gebaut, war eines der meistverkauften MV-Modelle jener Zeit.

ben den etablierten auch noch unzählige kleine Motorrad-Hersteller auf den Markt drängten, war das kein leichtes Unterfangen.

Doch die Firma aus Gallarate, nördlich von Mailand gelegen, hatte mit der 98er aufs richtige Pferd gesetzt und schaffte den Einstieg. Bis 1949 hatte man das kleine Einzylinder-Motorrad in einer Turismo- und Lusso-Ausführung im Programm. Unterschied zwischen den beiden dreieinhalb PS starken und zirka 65 Stundenkilometer

rismo mit einer Trapez-Gabel auskam. Werbewirksames und verkaufsförderndes Steckenpferd des Grafen Agusta war aber von Anfang an die Teilnahme an Wettbewerben, die bei den sportbegeisterten Italienern hoch im Kurs standen. Erste Achtungserfolge mit dem kleinen Zweitakter sicherten dem Newcomer MV einen Namen, der den Absatz der Maschinen förderte. In schneller Folge erschienen etliche Motorräder zwischen 125 und 300 ccm auf dem italienischen Markt. Zwei- und Viertakt als

Arbeitsweise, Ein- oder Zweizylinder in der Bauart. Sie bestimmten bis zur ersten Vierzylinder-MV 1965 das Gesicht der Serienproduktion, während auf den Rennstrecken die Drei- und Vierzylinder schon längst die ganze Konkurrenz beherrschten.

Bekanntestes Modell der Frühzeit war die 125 TEL von 1949. Stilistisch und technisch war dieses Einzylinder-Zweitakt-Motorrad mit Viereck-Getriebe die erste eigenständige Agusta-Schöpfung. Die vorhergehenden Modelle wie die 250er Viertakt-MV von 1947 waren stark vom englischen Design der Vorkriegszeit geprägt. Die TEL jedoch besaß den unten offenen Rohrrahmen, der den Motorblock als tragendes Element integriert, sowie das bananenförmige Preß-

stahl-Rahmenstück, das das Heck der Maschine bildete. Diese Konstruktion blieb für die nächsten 25 Jahre die Basis fast aller MV-Rahmen der Ein- und Zweizylinder-Serienmaschinen. Wie beliebt der Rohrrahmen mit den unten offenen Unterzügen damals bei den italienischen Motorradherstellern war, zeigte auch das Gilera-Werk, das etliche Modelle damit ausstattete.

Im Gegensatz zu den Vorgängern mit Geradweg-Hinterradfederung verfügte die TEL über eine Hinterradschwinge mit Federbeinen und Scherendämpfern. Vorn war man kurzzeitig zur Parallelogramm-Gabel zurückgekehrt. Die Leistung von rund sechs PS machte die erste „richtige“ MV rund 85 km/h schnell. Konsequente Weiterentwicklung kennzeichnete die „Lungo“ von 1950 (so genannt wegen des langen, fast rechteckigen Motorgehäuses), bei der Teleskopgabel und Stoßdämpfer Standard waren. Sport-Derivate der TEL und auch der neuen 125er „Lungo“ mischten recht erfolgreich auf den Rennstrecken mit. Pilotiert meist von Privatfahrern, denn bei den Werksmaschinen hatte man schon 1950 Abschied vom Zweitakter genommen.

Nach drei weiteren, allerdings nicht sehr erfolgreichen Serien-Zweitaktern kam 1957 auch hier das Ende dieser Arbeitsweise. Als mißglückte Experimente könnte man die letzten beiden, stilistisch nicht ansprechenden Modelle Pullmann und Superpullmann mit Rohr- bzw. Preßstahl-Rahmen bezeichnen. Obwohl am Prototyp der Pullmann — einer Art Mischung aus Motorrad und Roller — durchaus Interessantes zu sehen war: Die Getrennschmierung mit separatem Öltank wurde aber nicht in die Serie über-

