

Aermacchi Fanatic

Jürgen Pfitzenmeier

Birkenweg 15

75015 Bretten

Tel. 07252/86459

Her mit den kleinen Italienerinnen...

Kürzlich habe ich irgendwo gelesen: "Für die meisten Motorradfahrer muß es ja eine Ducati 999, Yamaha R 1 oder BMW 1150 GS sein: Das man aber mit einer gut gehenden 350er, die ein klasse Fahrwerk und einen tollen Sound hat, mindestens 80 % der Spaßes hat, den man mit einem Motorrad überhaupt erleben kann, weiß kaum noch jemand". Diese Ansicht entspricht genau meiner Einsicht. Mit (m)einer Aermacchi möchte ich sogar den allgemeinen Unterhaltungswert auf 100% erhöhen.

Aermacchi galten schon in den 60- und 70er Jahren, als typisch italienische Motorräder: sportlich, leicht, schön und schnell. Die Aermacchi "Ala Verde 250" hatte es vorgemacht, liegender Zylinder, polierter offener Ansaugstutzen, rote Lackierung, Stummellenker und Sitzbank mit Rennbürtzel. Der Ton aus dem Auspuff war einzigartig und nicht mal laut, aber dies konnte man ja leicht ändern. Dämpfer weg und schon sah sie aus wie das Rennmodell "Ala D'oro" aus dem Prospekt von 1960. Da war es gut, daß es an der Zuverlässigkeit der Maschinen aus Varese nicht viel zu tadeln gab. Die "Ala verde" wurde deshalb zum meist gebauten Modell von Aermacchi. Eine gar nicht mal so kleine Anzahl wurde damals von engagierten Firmen wie Bühler in Stuttgart und Witzemann in Karlsruhe über die Alpen nach Deutschland geholt.

Als dann Ende der 60-iger Jahre die 350 ccm Modelle erschienen, konnten sie aufgrund falscher Modellpolitik (die Harley Davidson Leute hatten jetzt mitzureden) und einem veränderten Markt (die Japaner boten OHC Modelle) nicht mehr an alte Erfolge anknüpfen. Dennoch verschlang ich damals begeistert den positiven Testbericht einer Aermacchi "TV 350" in "Das Motorrad 5/1971" von Ernst Leverkus, der es als ...Weekend Motorrad mit dem Fluidum der Rennstrecke... bezeichnete. Aber sie war relativ teuer und nur direkt beim Importeur, der Fa. Röth, Hammelbach zu bekommen. Das optisch gelungene 1972er Modell hatte er dann leider überhaupt nicht mehr im Angebot. So wurde damals keine Aermacchi, sondern eine zweitaktende und 2-zylindrige Yamaha (DS 7) angeschafft.

Bereits 1973 wurden wieder neue 350er Aermacchi Modelle in Straßenversion und als Scrambler mit Doppelschleifenrahmen und elektrischem Anlasser angekündigt. AMF Harley Davidson hatte Aermacchi nun komplett übernommen und in erster Linie den Amerikanischen Markt im Visier, wo auch beachtliche Stückzahlen auf den Markt gebracht wurden. Diese Maschinen hatten um satte 30 kg Gewicht zugelegt und die Sportlichkeit damit abgelegt. Wenn bei uns irgendwo eines der seltenen Stücke auftauchte, ging ich regelmäßig in die Knie, um den herrlich zerklüfteten Zylinderkopf zu studieren. Die klare Linie der Maschinen, die übersichtliche Einzylindertechnik in Verbindung mit dem kraftvollen Ton gefiel mir sehr. Als dann 1975 die 4-Takt Ära bei Aermacchi zu Ende ging, hatte ich immer noch keine der begehrten Maschinen, sondern kaufte ganz zeitgemäß eine 4-Zylinder Honda (400 Four in One).

Es sollten dann fast 20 Jahre vergehen, bis für mich die Zeit reif für ein Zweitmotorrad war. Ich erinnerte mich wieder an meine Vorliebe für "kleine Italienerinnen". Suchte was für flotte Spritztouren am Wochenende, fand bei Aermacchi das was ich suchte und erlag dieser Marke, obwohl es natürlich noch ganz andere Kaliber von Traummotorrädern gibt.

Seither bin ich mit viel Freude damit gefahren. Habe mir verschiedene Aermacchi Modelle angeschafft, habe restaurieren und schrauben gelernt und scheute mich nicht mit meinen Maschinen zu reisen. Sie haben mich nie wegen eines Defektes im Stich gelassen. Durch diese Motorräder habe ich nette Leute kennengelernt und den Eindruck gewonnen, dass es viele Aermacchi in Deutschland geben muß, die leider nicht gefahren werden. Vielleicht liegt es daran, dass sie dank ihrer gestreckten Linie, durch die sie "im Stand schon schnell" aussehen, oft mehr zum Anschauen, als zum Fahren angeschafft wurden. Dabei sind die Aermacchi sorgsam behandelt (Ölstandskontrolle, Ölwechsel und Warmfahren) ausgesprochen flott (27 PS bei 7500 U/min, 135 kg Leergewicht, 150 km Spitzengeschwindigkeit) und zuverlässig. Auf Tour kommt einem ein Verbrauch von 3,5 bis 4 Liter Benzin bei einem Tankinhalt von 17 Litern entgegen. Das schont den Geldbeutel und ergibt auf längerer Strecke einen guten Durchschnitt. Deshalb überrundet man schon mal an der der Tankstelle die Superbikes, die Raucher und Grüppchenfahrer sowieso. Auch wenn diese Motorräder einem beim Gasgeben nicht die Arme lang ziehen können, machen sie besonders auf kurvenreichen Landstraßen und in den Bergen riesigen Spaß und das vielzitierte Grinsen unterm Helm stellt sich ein.

Leider ist mittlerweile die 350 ccm Klasse nicht nur auf der Rennstrecke und bei Straßenmaschinen, sondern sogar bei Enduros und Geländemaschinen praktisch ausgestorben. Ausnahme und eine besondere Stellung nehmen die Aermacchi ein, welche bei VFV-Läufen und Oldtimer-Rennen in stattlicher Anzahl unterwegs sind. Hier auf den Rennstrecken können sie ihr Potenzial aus hoher Leistung und niedrigem Gewicht immer noch ausspielen. Da originale Aermacchi Produktion Renner selten und teuer sind, werden häufig Strassenmodelle zu Ala d'oro Replicas umgebaut. Für diese Gattung werden alle Renn- und Motorenteile nachgebaut, bis hin zu kompletten Maschinen. Aber auch bei den Straßenmodellen kann man für die Zukunft hoffen. Denn im italienischen Heimatland der Aermacchi kann man mittlerweile wieder etliche Originalersatzteile kaufen, manchmal von den gleichen Firmen wie vor 30 Jahren hergestellt. So ist es heute wieder möglich, diese Maschinen zu fahren und zu erhalten, ohne größere Schwierigkeiten erwarten zu müssen.

Wer also eine Aermacchi in der Garage, im Keller oder Wohnzimmer stehen hat, den möchte ich dazu motivieren mal wieder die kleine Italienerin zu aktivieren und damit Gas zu geben. Er kann sich dieses Jahr dazu noch auf zwei geplante Aermacchi Treffen (Bj. 1953-1978) freuen. Das erste soll im Juni am Vogelsberg, das Zweite Ende September am Bodensee stattfinden. Also, Terminkalender beobachten, hinfahren und sich mit echten Motorradenthusiasten und deren italienischen Leichtmetall treffen.

Jürgen Pfitzenmeier