

Zur Geschichte der Scott-Rennmotorräder

nungsbilds zu vermuten wäre, ist nichts zu spüren. Die straff gefederte und extrem versteifte Scott-Teleskopgabel läßt auch über Bodenwellen keinerlei Verwindung aufkommen.

Der kraftvolle Motor spielt seine große Schwungmasse aus, beweist seine Durchzugskraft und dreht dabei problemlos hoch. Er ist durch die Auspuffabstimmung weder bissig noch nervös geworden, sondern hat enorme Muskeln bekommen. Mit seinem satten Drehmoment kann er es locker mit den sprichwörtlichen einzylindrigen Dampfhämmern aufnehmen, allerdings mit viel größerer Laufkultur und zusätzlichem Drehvermögen.

Über 30 PS dürfte die TT-Replica auf die Straße bringen, sie läuft damit über 160 km/h schnell. Allerdings meint Manfred Schweiger, daß alles einfacher aussieht, als es in Wirklichkeit ist. Der Zweitakttwin reagiert recht empfindlich auf Außentemperaturen und erfordert jedesmal eine genaue Einstellung von Zündung und Vergaser. Aufgrund der Unterschiede zwischen den beiden Zylindern kann es auch vorkommen, daß einer die Arbeit verweigert. Und daß die Kerze verölt ist, hört nur der erfahrene Scott-Besitzer sofort am veränderten Ton.

Ein heißeres Eisen, und das gleich in mehrfacher Hinsicht, ist die Silk-Special. Der Alkoholmotor war bei der Probefahrt auf dem Salzburgring mit einem 600er-Zylinderblock mit abnehmbarem Deckel von einem späteren Modell bestückt, da der Originalzylinder nach einem Klemmer noch in Bearbeitung war. Das Motorrad muß angeschoben werden und springt nur im warmen Zustand zuverlässig an. Die Sitzposition ist ganz anders als bei der TT-Replica, Lenker und Knieschluß sind wesentlich schmaler, die Fußrasten weit nach hinten gerückt. Statt bequem im Sattel zu sitzen, kauert der Fahrer auf der Maschine. Der Lenker bleibt fest im Griff, da die Gänge hier mit dem rechten Fuß eingelegt werden. Das Anfahren gestaltet sich schwieriger; der erste Gang ist lang übersetzt, weshalb mehr Gas gegeben werden muß und die Kupplung länger schleift. Der aggressive Auspuffton läßt sofort an eine Yamaha RD 350 denken. Der Scott-Motor dreht auch ebenso gut hoch wie ein moderner Zweitakter. Kraft ist in allen Lebenslagen vorhanden, was sich vor allem in den nächsten zwei Gängen zeigt. Allerdings nimmt dieser Motor deutlich

Von den ersten Modellen im Jahr 1908 bis zu den von Matt Holder noch Anfang der siebziger Jahre auf Wunsch montierten Scott-Motorrädern war die Gesamtkonstruktion des Motors unverändert geblieben. Alfred Angas Scott ordnete um ein zentrales Schwungrad zwei um 180 Grad versetzte Stirnkurbeln an, die sich in getrennten Kurbelkammern bewegten. Auf das gemeinsame Gehäuse setzte er einen Zylinderblock mit zwei Bohrungen, wobei die Gasführungskanäle und Steuerschlitze in Gehäuse und Zylinderfüßen korrespondierten.

In den Jahren bis zum Ausbruch des Ersten Weltkriegs sorgten die Motorräder aus der nordenglischen Grafschaft Yorkshire bei allen Sporteinsätzen für Furor. Egal, ob bei Rekordrunden und TT-Siegen auf der Isle of Man oder beim Scott-Trial, einem frühen Motocross-Vorläufer.

Doch erst nach dem Weggang von Alfred Angas Scott im Jahr 1919 begann sich der sportliche Ruhm auf die Verkaufszahlen auszuwirken. Es folgten weitere achtbare TT-Resultate, doch der alte Vorsprung gegenüber den Viertakt-Einzyklern der Konkurrenz stellte sich nicht mehr ein. Als interessante Alternative sprachen die Zweitakt-

Twins nach wie vor eine individuell orientierte Käufergruppe an, die vor allem auf seidenweiche und nahezu vibrationsfrei laufende Tourenmodelle Wert legte. Da aber die technische Entwicklung stagnierte, nicht jedoch der Preis, ging der Umsatz in den dreißiger Jahren stark zurück. Die Kleinserienmontage nach dem Zweiten Weltkrieg war nurmehr das Hobby eines reichen Fabrikanten, der die Marke Scott gekauft hatte.

Gegen die als typisch englisch geltenden Viertakt-Einzyklern der Halbliterklasse mit einem komplett anderen Motorenkonzept anzutreten, galt für die Scott-Enthusiasten schon von jeher als eine Art Kreuzzug. Vom Spitzensport auf regionaler Ebene verlagerte sich die Auseinandersetzung in den fünfziger Jahren auf die Clubmeisterschaft des Vintage Motor Cycle Club. Bei diesen Rennen sind die Scott-Twins aus den zwanziger und dreißiger Jahren bis heute nicht wegzudenken. Ian Pearce und Roger Moss heißen die erfolgreichsten Scott-Fahrer, sie gewannen in den siebziger Jahren auch schon mal die Gesamtwertung.

Die große Zeit der Scott-Rennmodelle liegt gut sieben Jahrzehnte zurück. Beachtlich, ja geradezu sensationell waren deren Erfolge aber allemal. Bei der

Tourist Trophy 1911 fuhr eine Scott die schnellste Runde überhaupt. 1912 und 1913 gewann die Marke mit Frank Applebee und dann Tim Wood die Senior-TT gegen die schier übermächtige Konkurrenz mit Viertaktmotoren. In den zwanziger Jahren schmolz der Vorsprung, den sich Scott aus der Zeit vor dem Ersten Weltkrieg nicht nur mit seinen Zweizylinder-Zweitaktmotoren, sondern auch durch die hervorragende Straßenlage seiner Rennmodelle gesichert hatte, schnell dahin. Zu mehr als Achtungserfolgen (dritter Platz 1922, zweiter Platz 1923) reichte es bei der TT nicht mehr. Doch noch immer betrachteten Scott-Enthusiasten den Kampf gegen Einzylinder-Viertaktmodelle als Herausforderung, ja fast als Kreuzzug. So ist es in England auch heute noch, wo sich bereits in den fünfziger Jahren Scott-Rennmaschinen, 20 oder 30 Jahre alt, mit typisch englischen Einzylindern. Nicht mehr wegzudenken sind bei Veranstaltungen des Vintage Motor Cycle Clubs Ian Pearce und Roger Moss samt ihren Scott, die stets zum Kreis der Meisterschaftsfavoriten zählen. Übrigens, die Technikgeschichte der Scott-Motorräder (Serien- wie Rennmodelle) ist in MOTORRAD CLASSIC 5/1989 nachzulesen.

schlechter Gas an, wenn aus dem Schiebetrieb wieder beschleunigt werden soll.

Er läuft zwar grundsätzlich auch weich, wirkt aber empfindlicher und bietet höhere Drehzahlen, die jedoch mit deutlichen Vibrationen verbunden sind. Wie man das von vielen Rennmaschinen kennt, wird der Lenker dabei 'dicker'. Am Ende einer Geraden ergeben sich noch ganz andere Probleme, denn das Fahrwerk ist der Leistung nicht gewachsen, der Rahmen scheint sich zu verwinden. Beim Anbremsen flattert die kleine Gabel furchterregend, und die Bremsstrommeln sehen besser aus, als sie tatsächlich zupacken.

Aufgrund ihres harmonischeren Gesamtverhaltens ist der Tester auf der TT-Replica schneller unterwegs, trotz ihres wesentlich höheren Gewichts von

150 gegenüber 111 Kilogramm und der geringeren Leistung. Die Silk-Special dürfte über 35 PS leisten und läuft deutlich über 170 km/h. Um dieses Potential auszunützen, bedarf es freilich eines recht beherzten fahrerischen Einsatzes. Kein Wunder, daß auch Manfred Schweiger manchmal ganz gern wieder zur TT-Replica greift.

Im nachhinein hört es sich recht einfach an, wie Manfred Schweiger seinen Motorrädern Leistung und Zuverlässigkeit anerzogen hat, aber dazu bedurfte es eines erheblichen Durchhaltewillens während der jahrelangen Experimentierphase. Auch Rückschläge gab es anfangs mehr als genug. Aber wenn sich seine Renner heute so überlegen zeigen wie zu Alfred Angas Scotts Zeiten, dann weiß er, daß diese Arbeit sich gelohnt hat. □