

# Langzeitbeziehung

Vor bald 40 Jahren wollte Tobias Aichele in den historischen Rennsport einsteigen. Und verliebte sich eher zufällig in ein Motorrad, von dem er nie zuvor gehört hatte. Diese Moto Parilla 175 Supersport von 1954 begleitet ihn bis heute. Und erinnert bei jeder Ausfahrt an die Anfänge ihrer langen Beziehung, die geprägt war von ziemlich unkonventionellen Ideen ihres damals noch unerfahrenen Liebhabers.

Text: Tobias Aichele; Fotos: Uli Beuttenmüller, Tobias Aichele





1.



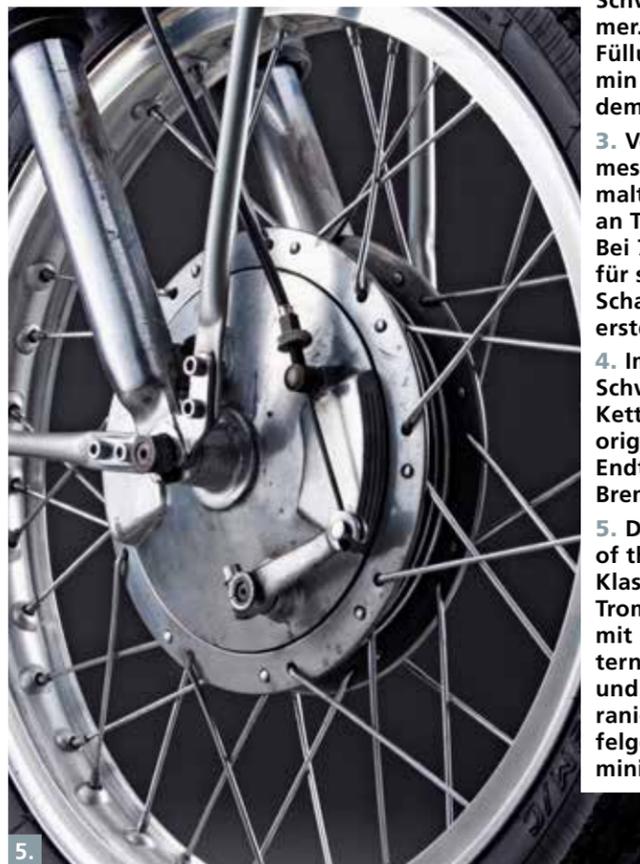
2.



3.



4.



5.

1. Wertige Materialien und hohe Handwerkskunst: Aluminiumtank der späteren Generation und Winkeltrieb für den Drehzahlmesser aus Messing

2. Feine Vergaser: Dell'Orto SSI 22,5 mit separater Schwimmerkammer. Genügend Füllung bei 9000/min – und trotzdem Standgas

3. Veglia-Drehzahlmesser mit aufgemalten Hinweisen an Tochter Chiara: Bei 7500/min ist für sie Schluss, Schaltung rechts, erster Gang oben

4. Im Detail: Schwinge mit Ketteneinstellung, originaler Auspuff-Endtopf und das Bremsgestänge

5. Damals State of the Art in dieser Klasse: Simplex-Trommelbremsen mit 180 Millimetern Durchmesser und klassische Borrani-Hochschulterfelgen aus Aluminium

## Moto Parilla 175 Supersport

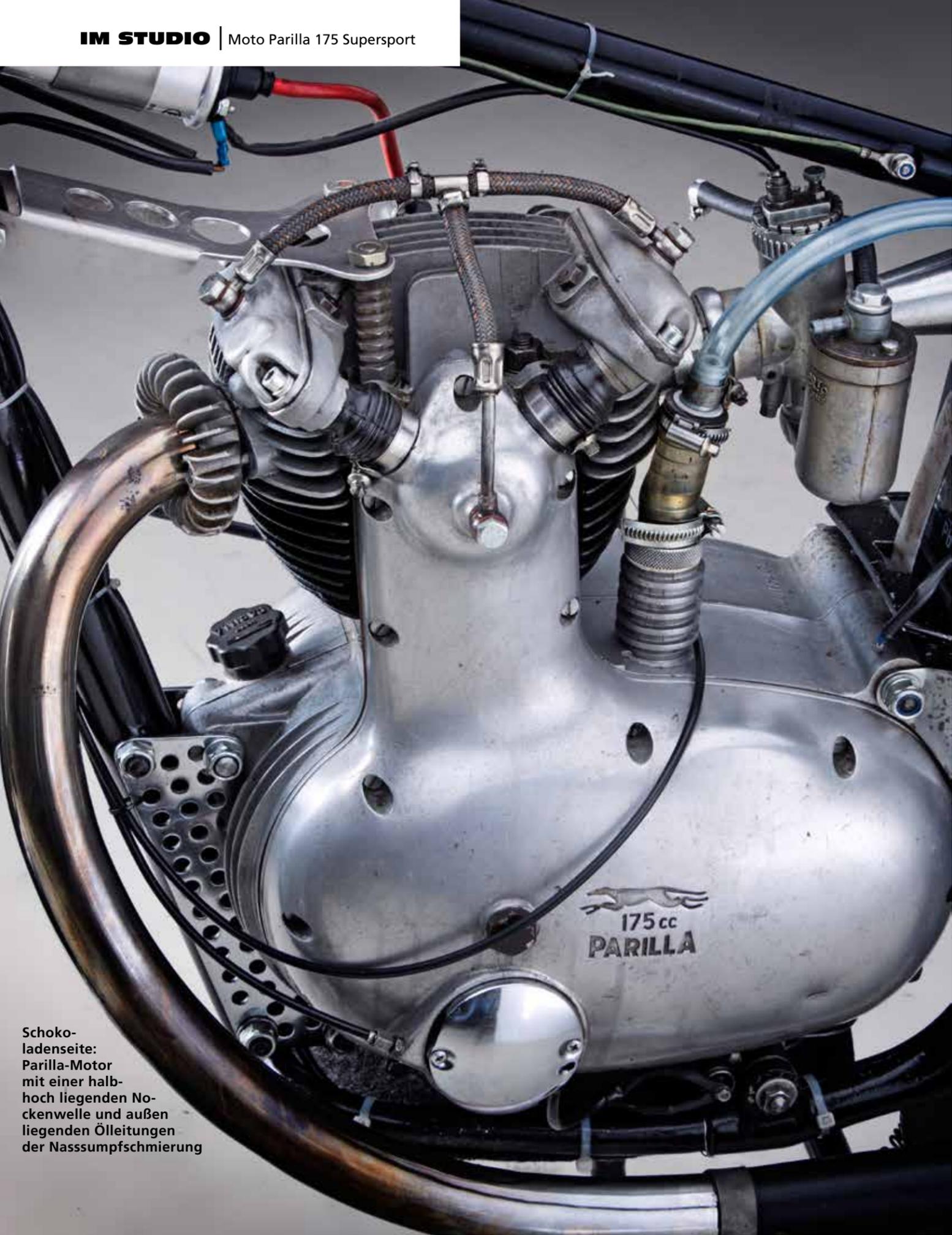
**Motor:** Luftgekühlter ohv-Einzylinder, zwei Ventile, über eine halbhoch liegende Nockenwelle und Kipphebel betätigt, Bohrung 59,8 mm, Hub 62 mm, Hubraum 174 cm<sup>3</sup>, Verdichtung 8,5:1, 18 PS bei 9000/min, Dellorto SSI-Vergaser, Ø 22,5 mm, Mehrscheiben-Trockenkupplung, Vierganggetriebe, Kettenantrieb

**Fahrwerk:** Stahlrohrrahmen mit Blechpressteilen, ölgedämpfte Telegabel vorn, Zweiarmschwinge mit zwei Federbeinen, Trommelbremsen vorn und hinten, Ø 180 mm, Leergewicht 105 kg, Tankinhalt 12 Liter

Höchstgeschwindigkeit: ca. 155 km/h



**Die Parilla ist keine kompromisslose Rennmaschine, zeigt dennoch liebevoll gemachte Details. Giuliari-Sitzbank als zeitgenössisches Zubehör**



**Die Marke mit dem Windhund**  
**Moto Parilla**

Die abgebildete Moto Parilla 175 Supersport aus dem Baujahr 1954 stammt aus der Ära vor der legendären M.S.D.S. (Moto Sport Derivato de la Serie). Diese Production Racer mit verbesserter Telegabel wurden 1956 vorgestellt. Unser Studiogast trägt den langgestreckten Tank, den alle Rennversionen erst ab 1958 besaßen. Die 175 cm³-Motorräder gehörten der Formel 3-Klasse an. Die hatten ab Werk stets eine Lichtanlage, weil bei den damals so populären Langstreckenrennen auch nachts gefahren wurde. Eine eigene Rennklasse speziell für 175er der F3-Klasse gab es hierzulande nur 1959. Beispielsweise auf der Solitude, wo viele der kleinen Supersport-Maschinen am Start waren.

Besonderes Merkmal des Motors ist die halbhoch liegende, über Kette angetriebene Nockenwelle. Die steuert den Ventiltrieb über quer zur Fahrtrichtung angeordnete Kipphebel. Ein- und Auslassventil werden über nur einen Nocken betätigt. Trotz dieser konstruktiven Limitierung leistete der Einzylinder in der 250er-Variante immerhin bis zu 26 PS! Parilla-Rennmotorräder gab es in Deutschland offiziell nicht zu kaufen. Straßenmaschinen schon, und zwar über den Schweizer Importeur Roland Wangart aus Olten. In Summe dürften auf diesem Wege aber nur etwa zehn Exemplare nach Deutschland gekommen sein. Neben der klassischen Sprint-Variante offerierte er noch die Version America mit hochgezogenem Lenker und Auspuff sowie eine Cross-Maschine. Wahlweise waren Vier- und Fünfganggetriebe erhältlich. Insgesamt wurden ab 1958 die meisten Moto Parilla-Motorräder nach Amerika verkauft.

1. Motorrad pur und dazu nur 105 Kilogramm leicht. Die Schutzbleche sind serienmäßig aus Stahl. Bei dem 1984 nach historischem Vorbild gefertigten Tank demonstrierte Martin Sauer sein Können im Umgang mit Aluminium
2. Die Gehäusehälften tragen Kühlrippen, die Verschraubung des Ölmesstabs das Firmenlogo
3. Der Windhund als Parilla-Markenzeichen zierte auch den rechten Motordeckel zwischen Kupplungs-Ausrückhebel und dem Winkeltrieb des Drehzahlmesser



Schokoladenseite: Parilla-Motor mit einer halbhoch liegenden Nockenwelle und außen liegenden Ölleitungen der Nassumpfschmierung



**Spuren der Zeit: Nach Bruch bei einem der Vorbesitzer wurde der Bremshebel mit dem Logo geschweißt. Hält seit Jahrzehnten. Noch immer original sind die Fußrasten**



**Der glückliche Besitzer heute. Den Schubert-Helm trug Tobias Aichele schon damals auf der Moto-Parilla. Der alte Einteiler aus „Schrumpfleider“ passt dagegen nicht mehr**

**N**ein, gesucht hatte ich sie nicht, die Moto Parilla. Motorrad-Kumpel Uwe und ich wollten eigentlich nur Rennen fahren, da stießen wir bei unserer Suche nach passendem Material eher zufällig auf sie. Ganz klassisch über eine Kleinanzeige, denn Internet oder Handys gab es Anfang der 80er-Jahre noch nicht. In MOTORRAD 3/1984 stießen wir auf eine Annonce in der Rubrik „Veteranen“, in der jemand Fahrzeuge aus einer Museumsauflösung anbot: „Parilla F3-Rennmasch., neuw., 6500 DM, Aermacchi F3, ehem. Werksmasch., 7500 DM“.

Nun, von Aermacchi hatte wir damals schon gehört, aber Parilla war uns Jungspunden überhaupt kein Begriff. Solche Wissenslücken wären heute dank Google rasch gefüllt, doch zu der Zeit blieb mir nur die Suche im MOTORRAD-Archiv. Glücklicherweise durfte ich dort stöbern, weil ich seit 1982 parallel zum Studium als Foto-, Test- und Überführungsfahrer bei „PS“ den besten Nebenjob der Welt hatte! So kamen rund 50000 Kilometer im Jahr auf Testmaschinen zusammen – und die Idee mit der Rennelei, von der sich auch Uwe anstecken ließ.

Allerdings gab es für die MOTORRAD-Jahrgänge bis 1960 noch kein Register. So blätterte ich eben geduldig Heft für Heft durch, bis ich in der Ausgabe 6/1960 ein Foto mit umfangreicherer Bildunterschrift fand. Nun wusste ich wenigstens, dass F3 für die damalige Formel 3, die Wettbewerbsklasse bis 175 cm<sup>3</sup> stand. Und wie das Motorrad im Originalzustand auszusehen hatte. Im selben Artikel war auch die Aermacchi zu sehen.

Am Telefon meldete sich Sandro, ein Italiener. In gebrochenem Deutsch erzählte er uns, dass er die Motorräder von einem Museum in Brescia gekauft habe und diese nun in einer Halle im Singener Industriegebiet stehen würden. Den Weg dorthin konnte er aber nicht so richtig erklären. Trotzdem fackelten wir nicht lange und fuhren in Uwes klapprigem Ford Transit in Richtung Bodensee, ohne weitere Informationen oder gar Fotos der Bikes im tatsächlichen Zustand gesehen zu haben.

Doch diese Ungewissheit war damals normal, jeder Gebrauchtkauf noch ein Abenteuer. Erst vor Ort offenbarte sich die ganze Wahrheit. Im schlechtesten Fall war das begehrte Objekt bei Ankunft sogar schon verkauft, weil jemand anderes schneller war. Nicht jedoch in unserem Fall. Die beiden hübschen Italienerinnen waren noch da, entsprachen sogar weitgehend den Beschreibungen. Lediglich die bei F3-Rennern serienmäßig verbauten Lichtanlagen fehlten. Ansonsten waren die Motorräder zwar nicht fahrbereit, aber komplett – und mit den begehrten Dellorto SSI-Rennvergäsern bestückt!

Nach zähen Verhandlungen ließ der Verkäufer insgesamt nochmals 500 Mark nach. Uwe kaufte die Aermacchi, ich hatte mich in die Parilla verguckt. Bei der fand ich vor allem das Motor-Layout mit der halbhoch liegenden Nockenwelle spannend.

Die 6250 Mark für einen 175er-Renner im restaurierungsbedürftigen Zustand waren damals verdammt viel Geld. Uwe und ich wollten jedoch unbedingt so eine historische Rennmaschine, und deshalb bezahlten wir diese stolzen Summen. Zufrieden traten wir die Rückfahrt an. Ich las Uwe noch ein paar Zeilen aus dem MOTORRAD-Artikel vor: „Diese italienischen Vollblut-hengste haben eine Leistung von 20 PS aus 175 cm<sup>3</sup> – und was will da nach den geltenden Bestimmungen einer machen, der sich beispielsweise mit einer braven 175er-DKW beteiligen will...?“ In Gedanken sah ich mich schon durch die Sachkurve des Hockenheimrings flitzen...

Voraussetzung dafür war allerdings eine funktionierende Parilla. Dafür fehlte es mir jedoch am notwendigen Schraubertein. Bis dahin hatte ich nur Hand an eine BMW R 24 und diverse Peugeot-Cabrios gelegt. Auch Uwe war mehr Sammler und Bewahrer als Schrauber. Somit war das Schicksal seiner Aermacchi vorgezeichnet. Das sollte meiner Moto Parilla erspart werden. Also wurde ein kühner Plan gefasst: Ich wollte die unrestaurierte

und nicht laufende Moto Parilla zum Nürburgring bringen – und vor Ort wiederbeleben! Dort sollte nämlich am 9. und 10. Juni 1984 das internationale Oldtimer-Festival um den „Jan-Wellem-Pokal“ stattfinden, weshalb ich mir zu diesem Anlass die Hilfe einiger Spezialisten und Teilleieferanten erhoffte. Nach meiner Anmeldung waren Uwe und unser gemeinsamer Motorrad-Kumpel Fischli bereit, dieses waghalsige Projekt zu begleiten.

Im geliehenen T3 Westfalia-Camper meiner Mutter ging es dann Freitag früh mit viel Werkzeug, aber – mit Ausnahme neuer, leider grobstolliger Reifen im Miniatur-Format 2.25 x 19, die nur bis 100 km/h zugelassen waren – ohne ein einziges Ersatzteil frohen Mutes zum Ring. Vor Ort eilte ich gleich ins Nennbüro, um ein Programmheft zu ergattern. Ich war mit der Startnummer 262 in der Klasse 4 eingeschrieben, der Nachkriegsklasse für Motorräder bis 350 cm<sup>3</sup> von 1941 bis 1960. Viel mehr jedoch interessierte mich, ob noch mehr Moto Parillas genannt hatten. Tatsächlich gab es noch drei weitere. Bei unserer Suche im Fahrerlager erblickten wir schließlich eine rote Parilla mit der Startnummer 220. In unmittelbarer Nähe gab es sogar noch Platz für unseren Bus. Mittlerweile war es 13 Uhr.

Noch während meine beiden Mitstreiter ausluden, suchte ich das Gespräch mit Günter aus Bornheim. Der war etwa zehn Jahre älter als ich und bereits seit zwei Jahren mit seiner Parilla unterwegs. Ich redete nicht lange drumherum, sondern erklärte ihm meine Situation. Etwas ungläubig händigte er mir erst einmal ein Datenblatt mit allen Einstellwerten, Bedüsungen und Füllmengen aus. Das war doch schon mal ein Anfang! Während ich im Fahrerlager weitere Kontakte knüpfte, hatten meine beiden Begleiter bereits die Gabel zerlegt und wieder gängig gemacht. Für die defekten Dichtringe fanden wir tatsächlich Neuteile! Stück für Stück kämpften wir uns an jenem Freitag durch alle Komponenten der Parilla, wechselten die Flüssigkeiten, Bremsbeläge und den Bremszug. Komischerweise fehlte die obere Motorbefestigung, die wir im Schraubstock eines Spann-Teams anfertigten konnten. Genährt von etlichen Rennwürsten war für uns erst um ein Uhr morgens Schluss mit der Schrauberei.

Am Samstag ging es weiter: Vergaser reinigen und zusammenbauen, Dichtungen zuschneiden, Zündung einstellen und eine Zündkerze mit 300er-Wärmewert einschrauben. Damit wagten wir den ersten Startversuch – und schoben und schoben. Nichts! Günter kam, erklärte mir nochmals die Hebel mit der Zündverstellung und dem Luftgemisch. Und fragte dann mit breitem Grinsen: „Was habt ihr für eine Zündkerze montiert?“ Nach meiner Antwort lief er kopfschüttelnd zu seiner Werkzeugkiste und brachte eine Kerze mit dem Wärmewert 175. „Den hohen Wärmewert erst verwenden, wenn das Motorrad heiß ist.“ Von Warmlaufkerzen hatten wir bis dahin noch nie etwas ge-

hört. Doch damit klappte es tatsächlich: Nach Ende der Samstags-Trainingsläufe brüllte der kleine Einzylinder gegen 16 Uhr erstmals auf und nahm sogar sauber Gas an. Allerdings suppte nun Öl aus allen Deckeln des Ventiltriebs. Also nochmals Tank runter und neue Dichtungen geschnitten, dann war dieses Problem behoben. Nicht jedoch das mit den zahnlosen Bremsen...

Am Sonntag gegen Mittag war das Motorrad endlich bereit. Meine Nervosität stieg, ich durfte im zweiten und letzten Lauf meiner Klasse starten. Ohne Training jedoch als letzter von 52 Motorrädern. Um 15:35 Uhr schwiegen alle Motoren für den Schiebestart. Ich stand neben der Parilla, ging nochmals alles durch: Richtige Zündkerze drin? Beide Benzinhähne offen? Vergaser geflutet? Zündung auf spät? Luftkorrektur zu? Zweiter Gang eingelegt und Kolben auf den oberen Totpunkt gebracht? Dann fiel die Startflagge, rings um mich tosender Donner. Ich schob, hörte aber nicht, ob die Parilla anspringen wollte. Irgendwann zuckte der Motor, ich sprang auf und stotterte davon. Ach ja, die Zündung. Hebel nach vorne auf früh, der Motor zog los.



**Die Erlösung nach zwei Tagen Schrauberei: Aichele schiebt, Parilla läuft**



**Nürburgring 1984, Jan-Wellem-Pokal: Fahrer und Parilla endlich im Rennen**



**Schrauben im Fahrerlager: Fischli (links) und Uwe überholen die Gabel**

Die ersten Meter waren ein Slalom zwischen Motorrädern, die nicht ansprangen. Ich war angespannt, musste erst meine optimale Sitzposition suchen. Nach kurzer Zeit fühlte ich mich wohl, überholte die ersten Konkurrenten, schließlich wurden nur fünf Runden gefahren. Die Kurvenlage war prima, trotz des grobstolligen Reifenprofils. Das angegebene Limit der Gummis blendete ich auf den Geraden aus, gab einfach Gas und pflügte durchs Starterfeld. Mein Plan ging auf. Hatte ich jemals zuvor so viele Glücksgefühle? Dann die Zielflagge. Platz sieben. Unglaublich! Nach diesem Wochenende gab es für mich die nächsten Jahre kein Halten mehr, ich fuhr am Nürburgring, in Hockenheim, Monthléry...

In den 1990er-Jahren verlagerten sich meine Interessen. Die Moto Parilla fuhr ich letztmalig am 22. April 2001 bei der „Langenburg Classic“. Danach mutierte sie zum Schaustück. Bis zum Juli 2019, als meine Tochter Chiara Lust verspürte, beim Solitude Revival das alte Rennmotorrad ihres Vaters zu fahren. Für mich war das eine tolle Gelegenheit, die 175er mit Hilfe vom Parilla-Spezialisten Rüdiger Kohlmetz

aus dem schwäbischen Dettingen wieder ins Leben zurückzuholen. Ich hatte allerdings Bedenken wegen der Rechtsschaltung mit dem umgekehrten Schaltschema. Deshalb malte ich einen nach rechts weisenden Pfeil mitsamt der Schaltfolge 1-2-3-4 von oben nach unten auf den Alu-Tank. Damit hatte Chiara jedoch keine Probleme, sie genoss die Fahrt auf den Spuren ihres Vaters.

Wir kennen uns nun bald 40 Jahre, die Parilla und ich. Sie ist Teil meines Lebens, und sie gefällt mir noch immer, so wie sie ist, eben Motorrad pur. Und wie bei allen guten Langzeitbeziehungen ist es auch hier so, dass wir uns einfach finden mussten. Nach so etwas suchen kann man nämlich nicht! □