

Grand mit



MV-Fan Wolfgang Brockmeyer träumt von Agostinis Vierzylinder-Werksmaschine aus dem Jahr 1976. Doch an dieses Bike ist wohl kaum heranzukommen. 1982 erwarb er „als Trost“ eine 750 S, und die hat er mächtig umgebaut — mit Tuning-Teilen, Kettenantrieb und vier offenen Megaphon-Rohren.

Es ist kalt, windig und obendrein auch noch naß. Typisch Eifel. Ein Wetter, bei dem man eigentlich keinen Hund vor die Tür jagen würde. Trotzdem: 50.000 Fans sind ge-

kommen. Der 11. und letzte Lauf zur Motorradweltmeisterschaft 1976 auf dem Nürburgring verspricht große Spannung. Die meisten Schlachtenbummler sind wegen der „Königsklasse“ angereist.

Bereits im 500er-Training sorgt Giacomo Agostini für heftige Aufregung: Entgegen dem Reglement probiert der Rennprofi gleich zwei Maschinen aus. Ein Renner arbeitet mit einem hochmodernen „Square Four“-Zweitaktmotor, und ein anderer wertet mit einem altbekannten Vierzylinder-vertakt-dohc-Motor. Einer weiteren Vorschrift zum Trotz testet „Ago-Nationale“ unerlaubte Slick-Reifen. Ob er am Sonntag

wirklich mit der neuen Zweitakt-Suzuki oder mit „seiner“ MV Agusta fahren wird, will er erst kurz vor dem Rennen entscheiden.

Die Meinungen der GP-Besucher spalten sich in zwei Lager. Die einen sind für den Fortschritt. Sie tolerieren Agos „Fremdgehen“ mit der Suzuki. Für die anderen, und vor allen für Wolfgang Brockmeyer, ist der italienische Multi-Champion ein Verräter, wenn er wirklich den „Reiskocher“ einsetzt. Kompromisse gibt es für ihn nicht. Nicht auf der Rennstrecke und schon längst nicht im Straßenverkehr. Seiner Meinung nach gehört in ein vernünftiges Motorrad ein Viertakttriebwerk. Basta! Die MVs begeistern

Vieren

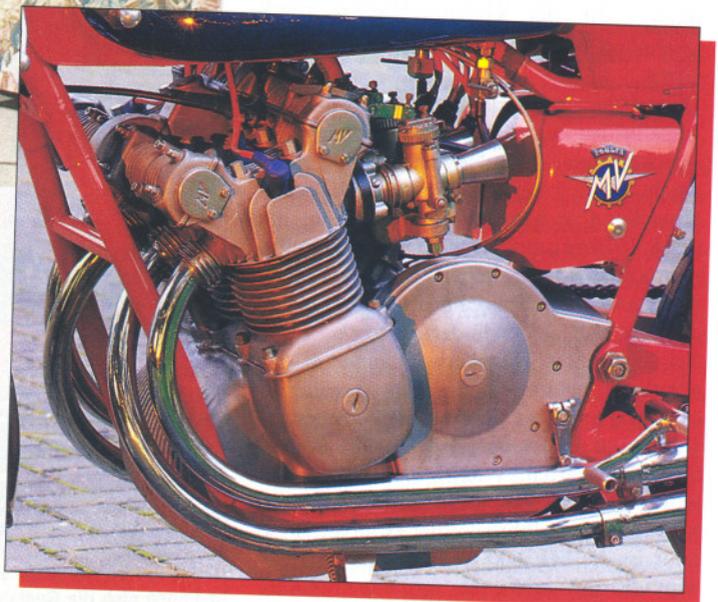


seinen ersten GP-Sieg. Bei den 500ern steht Ago mit der MV Agusta in der vorderen Startreihe. Neben ihm Pat Hennen und Marco Luccinelli auf Zweitakt-Suzuki. Mit gleichmäßigen Gasstößen bringt der italienische Nationalheld das Viertakt-Rennaggregat auf Temperatur. Im Getöse des Zweitaktgeplänpers ist das Brüllen aus den vier schwarzen Rohren der feuerroten MV jedoch unüberhörbar und bietet den Viertaktfans einen wahren Ohrenschaus. Überlegen gewinnt Agostini den Großen Preis von Deutschland. In dieser Saison ist es der erste 500er GP-Sieg für das sonst vom Erfolg verwöhnte MV-Werk. Gleichzeitig soll es allerdings auch der letzte Sieg sein. Gegen die schnellen und leistungsstarken Zweitakter hat die Halblitermaschine nichts mehr „zu begucken“. Anfang der Saison 1977 zieht sich MV Agusta nach 3028 Rennsiegen und 36 WM-Titeln aus dem GP-Zirkus zurück. Eine ruhmreiche Ära ist ein für alle Male beendet.

Das Rennwochenende am Nürburgring geht unserem MV-Fan nicht aus dem Kopf. Doch bis sich Wolfgang Brockmeyer seinen Traum von einer eigenen MV erfüllen kann, vergehen noch ein paar Jahre. Im Frühjahr 1982 entdeckt er in Belgien eine überholungsbedürftige MV Agusta 750 S. Für den hand-

ihn wegen ihres einzigartigen Sounds, der traumhaften Optik und nicht zuletzt wegen der genialen Technik. So lange Rennfan Brockmeyer denken kann, schwärmt er für die Maschinen aus Gallarate. Für ihn und für viele andere Experten rund um die „grüne Hölle“ kann nur noch die Kombination MV Agusta/Giacomo Agostini den Japanern zeigen, wo der Hammer hängt. Der Streit unter den Motorradfahrern, ob nun ein Viertakter oder Zweitakter das bessere Rennaggregat ist, ist voll im Gange. Der Renntag hält alle Erwartungen. Anton „Toni“ Mang schafft den Durchbruch. Mit einer Morbidelli holt er in der 125er-Klasse

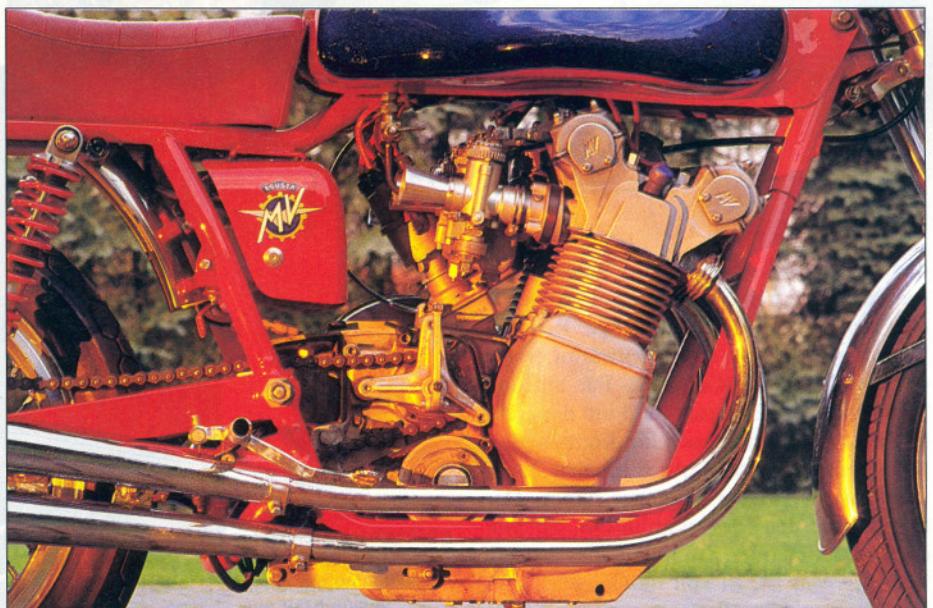
Vier gewinnt: Die unverwechselbare Architektur des italienischen Reihenmotors strahlt bullige Kraft aus.





werklich begabten Viertaktfan genau das Richtige. Schnell wird man sich handels-einig, und die Maschine wechselt als „Schnäppchen“ für 10.000 Mark ihren Besitzer.

Ihren Ursprung verdankt die 750 S der Motorradleidenschaft des Grafen Domenico Agusta. Bereits im November 1950 überrascht der Firmenboss bei der Motorrad-ausstellung in Mailand das Publikum mit der R 19 Tourismo. Lange bevor andere Firmen an ein Mehrzylindermotorrad denken, rüstet MV diese Tourenmaschine mit einem 500-ccm-dohc-Vierzylindertriebwerk aus. Bei diesem Straßenmotorrad handelt es sich allerdings nur um einen Prototyp. Eine Serienfertigung wird es nie geben. Genau 15 Jahre muß die Fangemeinde auf die nächste Sensation warten. Wieder in Mailand präsentiert das Werk 1965 eine großvolumige Maschine. Drei Jahre vor der Honda CB 750 Four ist die MV 600 weltweit das erste Serienmotorrad mit quer zur Fahrtrichtung eingebautem Vierzylindertriebwerk. Das



Dell-Orto-Rennvergaser vom Typ SSI 27 bereiten in Brockmeyers Agusta das Gemisch auf. Dabei bedienen sich die Gasfabriken aus zwei zentralen MV-Schwimmerkammern.

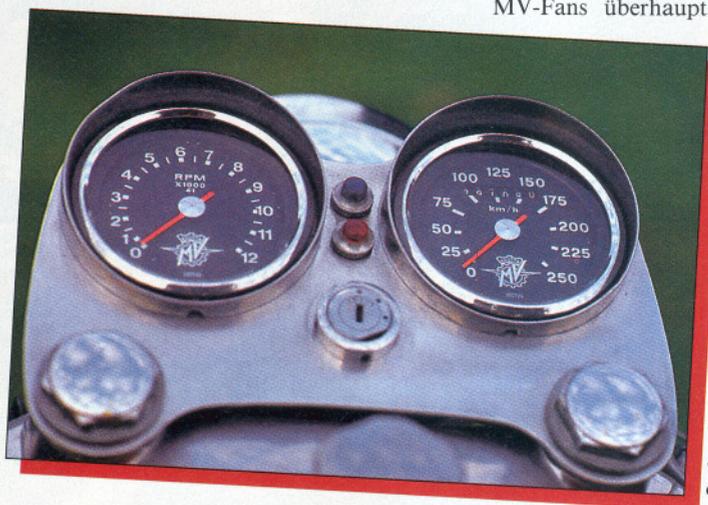


nelles. Das Gleiche gilt auch für den Steuertrieb. Eine Kaskade, bestehend aus drei geradverzahnten Zahnradern, organisieren zwischen dem zweiten und dritten Zylinder den drehzahlfesten und absolut präzisen Antrieb der Nockenwellen. Die Betätigung der Ventile erfolgt via Tassenstößel.

Bei den ersten 50 Motoren liegen die Shims zunächst wartungsfreundlich zwischen Tassenstößel und Nockenwelle, bei allen nachfolgenden Maschinen sitzen sie direkt auf den Ventilschäften. Zwar können bei hohen Drehzahlen die Einstellplättchen nun nicht mehr herausfliegen, dafür muß man zum Einstellen des Ventilspiels die Nockenwellen ausbauen. Das erforderliche Arbeitsgemisch liefern vier UBF-24-BS-Dell-Orto-Vergaser mit offenen Ansaugtrichtern. Um die Triebwerksbreite möglichst schmal zu gestalten,



Lassen die Motordaten eine reinrassige Rennreplik erwarten, sieht die Maschine in Wirklichkeit vollkommen anders aus. Das Styling des klobigen Rechteckscheinwerfers und des bauchigen Tanks kommt bei den MV-Fans überhaupt nicht an. Auch die



Alles, was ein Stier braucht: Ein äußerst spartanisches Cockpit verrät dem Piloten nur das Wesentliche.



Hört, hört! Die selbstgebaute 4-in-4-Auspuffanlage läßt kaum Zweifel über die Arbeitsweise des Viertakttriebwerks aufkommen.

Bauprinzip des 600er dohc-Motors kann seine Verwandtschaft zum erfolgreichen Rennmotor kaum leugnen.

Die sechsfach wälzgelagerte Kurbelwelle rotiert MV-typisch in einem separaten Bankett, das oben auf dem Motorgehäuse verschraubt ist. Vier um 20 Grad nach vorn geneigte, einzelstehende Zylinder und der in einem Stück gegossene Zylinderkopf mit zwei oberliegenden Nockenwellen sind zu dieser Zeit im Serienmaschinenbau etwas Sensatio-

plizieren die MV-Konstrukteure die Dynastartanlage außerhalb unter das hintere Motorgehäuse. Die Mehrscheibenkupplung läuft im Ölbad, das Getriebe besitzt fünf Gänge, und den Endantrieb übernimmt ein wartungsfreier Kardantrieb. An diesen Konstruktionsmerkmalen wird sich, um es hier gleich vorwegzunehmen, bis zum Produktionsende der Vierzylinderbaureihe nichts Wesentliches ändern.

schwarze Lackierung löst keinen Beifall aus. Die Motor- und Fahrleistungen reißen ebenfalls niemanden vom Hocker. Gerade mal 52 bhp bei 8200 U/min bringt das „straßentaugliche“ Renntriebwerk. „Flachliegend mit anliegenden Ohren“ kommt ein Tester der englischen Fachzeitschrift *Cycle World* mit dem 250 kg schweren Bike noch nicht einmal über die magische Grenze von 100 mph.

Sämtliche Kritik weist Graf Agusta energisch zurück. Die 600er soll schließlich kein „Rennmaschinenverschnitt“ sein, so seine Meinung, sondern ein italienischer Rolls-Royce auf zwei Rädern. Gemäß diesem Anspruch ist sie mit einem bequemen Hochlenker und einer Stufensitzbank ausgestattet. Doch die Rechnung hat Conte Agusta ohne den Motorradfahrer gemacht. Vom „häßlichsten italienischen Motorrad aller Zeiten“, so eine Fachzeitschrift, lassen sich von 1966 bis zum Produktionsende 1971 nur 135 Maschinen verkaufen.

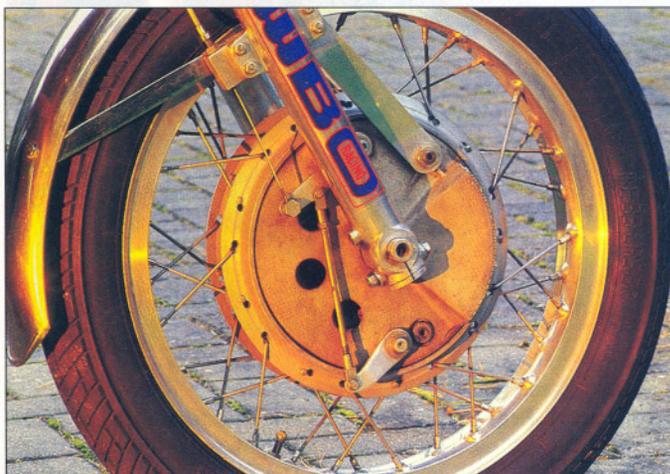
Im Herbst 1969 schiebt MV Agusta bei der Mailänder Motorradausstellung die dritte Auflage ihrer Vierzylinder-Straßenmaschine auf die Showbühne. Endlich sind die Fachleute zufrieden. Die neue 750 S präsentiert



Agusta „light“: Brockmeyers „Musclebike“ weist kein Gramm „Fett“ auf. In diesem Fall halten Fahrwerk und Motor, was die aggressive Optik verspricht: Mit stattlichen 90 PS bei 9000 U/min braucht sich die rassige Italienerin auch heute nicht zu verstecken.

sich kompromißlos als Rennmaschine mit Straßenzulassung. Ein gestreckter Sporttank, tief an die Gabelstandrohre angeschraubte Stummellenker, zurückverlegte Fußrasten, eine Einpersonensitzbank und die rassige Lackierung vermitteln bereits beim Anschauen Racingflair pur. Für den Rennsound im Fahrbetrieb sorgen offene Ansaugtrichter und vier verchromte Auspuffrohre. Doch längst nicht genug! Unterstützt wird die Geräuschkulisse vom Gerassele und Gemahle der zahlreichen Zahnräder und Wälzlager im Triebwerk. Die Hubraumvergrößerung von 592 auf 743 ccm haben die MV-Techniker durch Aufbohren der Zylinder von 58 auf 65 Millimeter, der Hub von 56 Millimetern bleibt gleich, erreicht. Zwar ist die Leistung mit 65 PS bei 7900 U/min immer noch recht bescheiden, dafür strotzt der Motor mit beeindruckender Laufkultur.

Ab 1970 wird die 750er ausgeliefert, bis 1975 werden etwa 700 Maschinen gebaut. Von einer Großserie kann also überhaupt keine



Fliegengewicht: Gegenüber der serienmäßigen Bremse ist der 230er Ceriani-Doppelduplex-Stopper drei kg leichter.

Rede sein. Aber nicht nur die geringe Stückzahl macht die MV exklusiv, auch der stolze Preis von gut 14.000 Mark verbannt das Supersportmotorrad für viele Vierzylinderfans ins Reich der Träume. Im Vergleich kostete 1972 die Honda CB 750 6600 Mark, Kawasakis Z1 8500 Mark, nur die Münch TTS

liegt mit knapp 11.000 Mark über der Zehntausendmark-Grenze.

Nach der 750 S erscheint 1976 die America und 1977 die Monza. Herausragende Modifikationen sind Hubraumvergrößerung, Leistungssteigerung, moderne Gußfelgen und Scheibenbremsen; wahlweise ist der Renner



Brockmeyers Brocken:
Auf der Rundstrecke darf sich die flinke MV nicht nur sehen, sondern auch hören lassen.



Offen für alles Gute:
Geatmet wird hier selbstverständlich durch offene Ansaugtrichter.



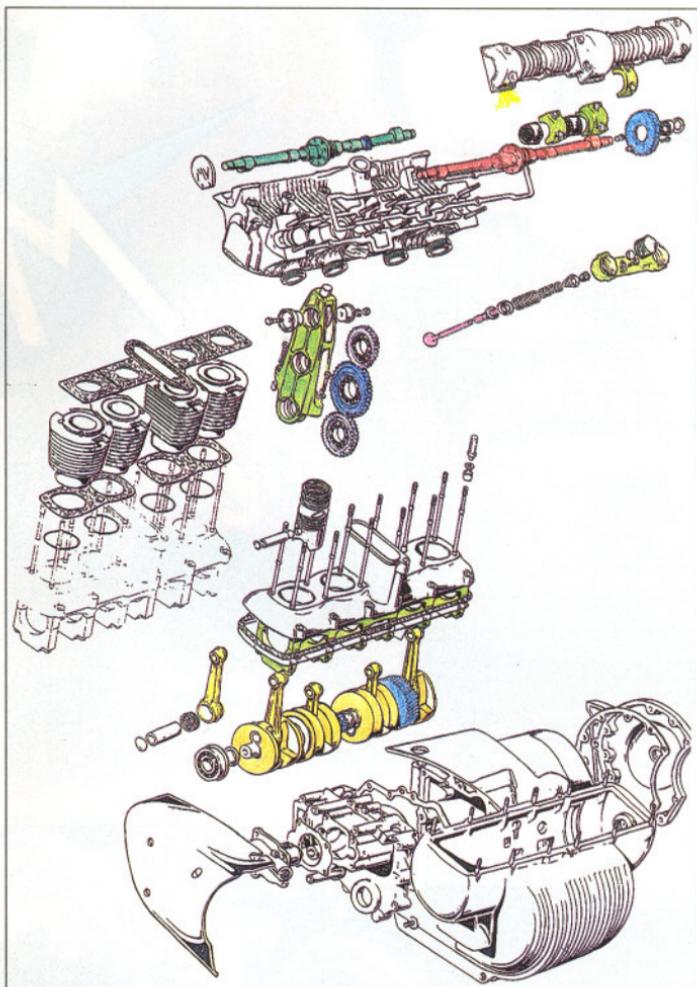
Selberdrehen macht Spaß! Tiefe Lenkerstummel zwingen den Piloten in eine geduckte Haltung.

mit oder ohne Vollverkleidung zu ordern. Zwei Jahre nach dem offiziellen Rückzug aus der Rennszene schließt im Herbst 1978 der Motorradhersteller MV Agusta für immer die Werkstore. Die MV-Geschichte ist damit jedoch noch lange nicht zu Ende. Kein Geringerer als Arturo Magni, seit 1951 bei MV Agusta als Techniker, Konstrukteur und Teammanager tätig, kümmert sich in seinem kleinen Betrieb in Samarate bei Mailand um den Fortbestand der bereits zur Produktionszeit legendären Vierzylindermaschinen. Besonders begehrt sind aus der italienischen Edelschmiede diverse Tuningteile und der Ketten-Umbaukit. Wolfgang Brockmeyers MV Agusta 750 S stammt aus dem Jahr 1972. Zunächst hat er sein Fahrzeug zerlegt, alle Bauteile gereinigt, begutachtet und eine „Einkaufsliste“ erstellt. Die Maschine originalgetreu zu restaurieren kommt ihm nicht in den Sinn. Seiner

Meinung nach muß genau wie bei den Rennmaschinen der Endantrieb über eine Kette erfolgen. Daher ist es nur logisch, daß auf seiner Wunschliste der Kettenkit noch vor den gewünschten Tuningteilen erscheint. Beim Beschaffen der „Zutaten“ ist ein Bekannter behilflich. Dieser ist nicht nur ausgezeichnete MV-Kenner, er hat auch gute Kontakte zum ehemaligen Motorradwerk und zu „Nachlaßverwalter“ Arturo Magni. Aber diese Beziehungen verlangen Geduld. Viele Teile lassen sich nur mit großer Mühe organisieren. So vergehen Monate, bis Brockmeyers Lager gefüllt sind, erst nach drei Jahren ist das Motorrad nach seinen Vorstellungen restauriert und umgebaut. Den größten Aufwand bereitet der Umbau auf Kettenantrieb. Hierfür müssen Rahmenrohre herausgetrennt, um einige Millimeter versetzt und neu eingeschweißt werden. Der mit solchen Arbeiten gut vertraute Akteur

führte die Modifikationen selbst durch. Auch die Batteriehalterung wird umgesetzt. Nachdem die konstruktiven Veränderungen erledigt sind, läßt Brockmeyer das Fahrwerk und die Magni-Vierkantschwinge in einem Fachbetrieb frisch lackieren. Desweiteren gehören zum Kettenkit der hintere Zahnkranz, Zahnkranzträger und Antriebsdämpfer. Problemlos lassen sich die Bauteile ins originale MV-Speichenrad einsetzen. Der Winkeltrieb am Getriebe wird gegen die Magni-Abdeckung getauscht. Zu dem filigranen Gußteil gehört ein neues Getriebelager, ein geändertes Schafrtrad, Kettenritzel und die Kupplungsbetätigung. Anstelle der von Magni empfohlenen Regina-GP-530-Antriebskette vertraut Brockmeyer dem japanischen Gliederwerk von D.I.D. in 530er-Ausführung.

Der Anblick des angegammelten Motorgehäuses läßt Schlimmes befürchten, doch die Innereien sind noch wohlauf. Pleuelwelle, Steuertrieb, Zylinder, Kolben und Zylinderkopf lassen keinen Verschleiß erkennen. Hier will sich Wolfgang Brockmeyer aller-



Zwischen zweitem und drittem Zylinder liegt die MV-typische Zahnradkaskade, die für den präzisen Antrieb der Nockenwellen sorgt.

dings mit dem Vorhandenen nicht zufrieden geben, schließlich gibt es von Arturo Magni Spezialteile. Serienmäßig stehen bei den großen MV vier einzelne Zylinder auf dem Motorgehäuse. Beim Magni-Umbau stampfen die Kolben in jeweils zwei Alu-Zylinderpaaren, die mit Gußbuchsen bestückt sind. Die Bohrung hat der italienische Tuningpapst von 65 auf 70 Millimeter vergrößert, woraus sich bei gleichem Hub von 56 Millimetern ein Hubraum von 862 ccm ergibt.

Die geschmiedeten Kolben mit drei Kolbenringen produzierte ASSO aus Italien. Der Zylinderkopf muß sich auch intensive Nachbesserung gefallen lassen. Die Brennräume werden optimiert und bei dieser Gelegenheit die Ein- und Auslaßkanäle gleich mit überarbeitet. Aus der Magni-Werkstatt stammen die Sportnockenwellen mit neun Millimeter Nockenhub, Tassenstößel und Ventilfedern bleiben serienmäßig.

Beim Zusammenbau wird jedes überflüssige Gramm verbannt. Kettenschutz, Hauptständer sowie die „tonnenschwere“ Bosch-Dynastartanlage bleiben im Regal. Den Ladestrom für die 12-Volt-4,5-Ah-Batterie liefert ein kleiner Nippondenso-Generator. Besonders stolz ist der MV-Besitzer auf die legendäre Ceriani-Doppelduplex-Rennbremse mit 230 Millimeter Durchmesser im vorderen Speichenrad. Gegenüber der serienmäßigen Grimeca-Bremse ist der Stopper aus Elektronguß nicht nur gut drei kg leichter, auch

läßt er sich bedeutend genauer dosieren und hat eine phantastische Wirkung. Alles zusammengerechnet hat die Diät das Bike von 255 auf 220 kg erleichtert. Aber nicht nur die fehlenden Pfunde, auch der Kettenantrieb lassen im Fahrbetrieb die Sportmaschine nun zu dem werden, was die Optik verspricht. Die Straßenlage läßt keine Wünsche mehr offen. Auch das Motortuning hat sich gelohnt. 90 PS bei 9000 U/min mobilisiert das Triebwerk, und je nach Übersetzung läßt sich die 862er MV auf über 220 km/h beschleunigen.

Begleitet wird die Ausfahrt vom rassigen Racing-Sound. Die vier Dell-Orto-Rennvergaser vom Typ SSI 27 mit zwei zentralen MV-Schwimmerkammern schnorcheln die Ansaugluft über offene Ansaugtrichter an, und die selbstgebaute 4-in-4-Auspuffanlage läßt keinen Arbeitstakt unüberhört. Außen sind die Rohre gründlich verchromt, innen gründlich ausgeräumt. Mit diesen „Schalldämpfern“ darf sich Brockmeyer allerdings nur abseits des öffentlichen Straßenverkehrs hören lassen.

Alle Erinnerungen an den GP-Lauf 1976 auf dem Nürburgring werden hier wach. Wer dieses denkwürdige Rennen nicht miterlebt hat, kann nur erahnen, was damals abging. Einen winzigen Einblick in die damalige Szene erhielten die Besucher der VFV-Rennen 1987 und 1988. In dieser Zeit gab es für die historischen Rennmaschinen noch keine Ge-

räuschvorschrift, und so, wie es der Eigner, die Fans und das Bike selbst am liebsten hatten, brettete Wolfgang Brockmeyer mit offenen Megaphon-Rohren über die Piste. Mit diesem Spaß ist es jedoch seit einiger Zeit vorbei. Auch bei den Feuerstühlen von anno dazumal ist „laut out“. Ganz anders während der Tourist Trophy auf der Isle of Man: Hier hat niemand etwas gegen den „O-Ton“. Ganz im Gegenteil! Die Begeisterung für den italienischen Edelrenner kennt keine Grenzen. Ganz gleich ob Surtees, Hartle, Hailwood, Hocking oder Agostini, die berühmten MV-Werksfahrer hat man auf der Insel längst noch nicht vergessen. Der MV-Bazillus sitzt bei den Briten recht tief. Und so kann es passieren, daß die Ge-

Technische Daten: Magni MV Agusta

Motor	Luftgekühlter Vierzylinder-viertakt-Reihenmotor; zwei obenliegende Magni-Renn-Nockenwellen; zwei Ventile pro Zylinder; Steuertrieb über Zahnräder und Tassenstößel; Stahlkurbelwelle, aus neun Einzelteilen zusammengepreßt
Hubraum	862 ccm
Bohrung x Hub	70 x 56 mm
PS bei U/min	90 bei 9000
Verdichtung	10,5:1
Vergaser	Vier Dell-Orto-Rennvergaser, Typ SSI 27
Schmierung	Naßsumpfschmierung (5 Liter)
Antrieb	Primärantrieb über Zahnräder; Mehrscheibenkupplung im Ölbad; fußgeschaltetes Fünfganggetriebe; Endantrieb über Magni-Kettenkit
Fahrwerk	Doppelschleifen-Stahlrohrrahmen; vorn: Ceriani-Telegabel (Standrohrdurchmesser 35 mm); hinten: Magni-Kastenschwinge; vorn: 230-mm-Ceriani-Doppel-duplex-Trommelbremse; hinten: 200-mm-Simplex-Trommelbremse; Bereifung: 100/90 V 18 (vorn); 130/80 V 18 (hinten)
Leergewicht	220 kg
Spitze	Über 220 km/h (je nach Übersetzung)

bote für die 862er des deutschen MV-Ow-ners auf 75.000 Mark klettern. Doch ver-kaufen oder mit „TÜV-Schalldämpfern“ herumfahren, will Brockmeyer auf keinen Fall. Und da die TT nur einmal im Jahr stattfindet, hat seine Maschine einen würdi-gen Platz zwischen Couchganitur, Bücher-schrank und Fernseher mitten im Wohnzim-mer gefunden. Wenn Agostini das wüßte!

Winni Scheibe