

MOTORRAD

CLASSIC



Nie war sie so wertvoll

MV Agusta 750 S

Oft kopiert...

DKW RT 125

Runde Sache

Kaufberatung Ducati 750 SS

Britische Botschaft

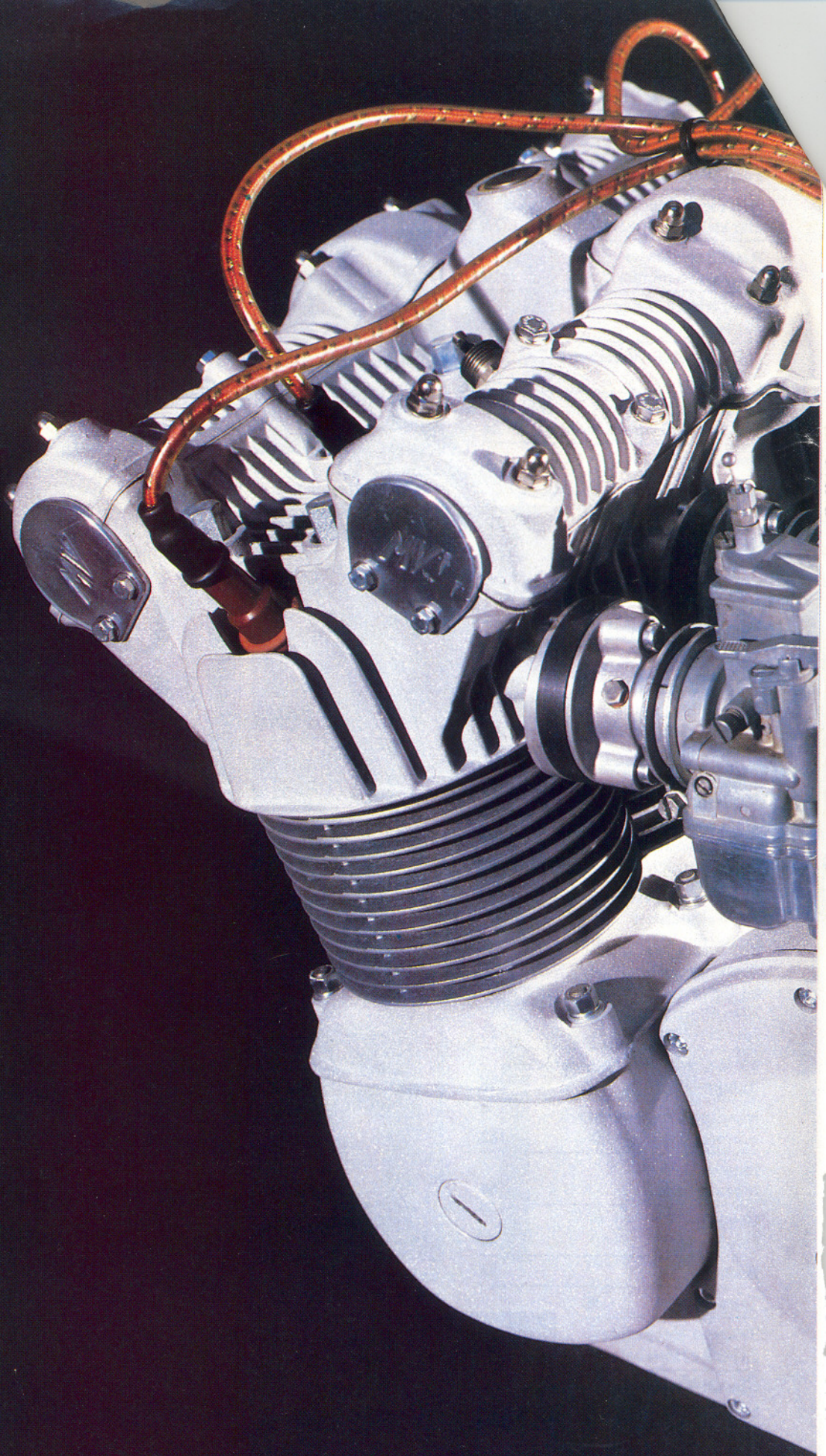
30 Jahre Triumph Bonneville

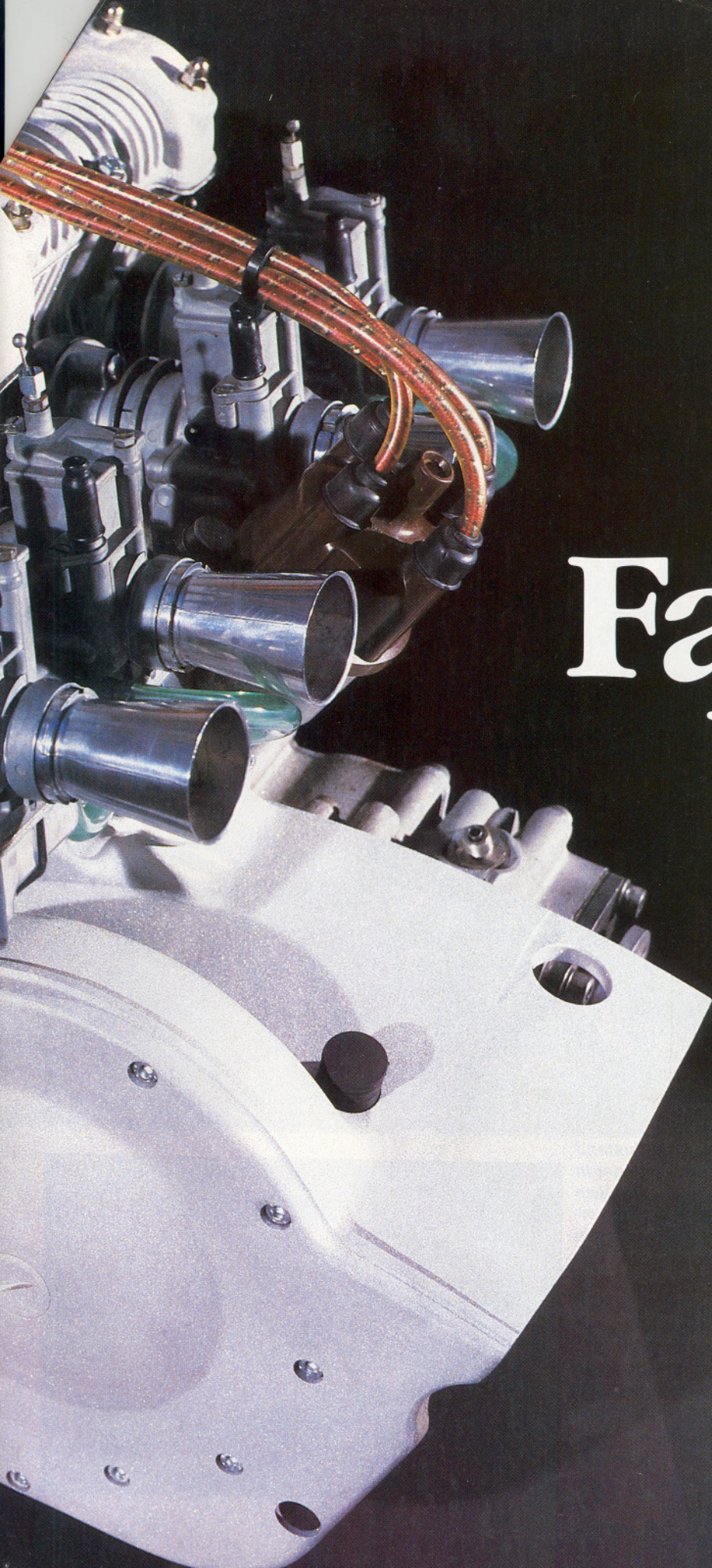
Ihrer Zeit voraus

Imme R 100

Was Sie wissen müssen

Tips, Termine, Bücher





MV Agusta 750 S

Fach- Werk

*MOTORRAD CLASSIC
war Zeuge
einer Verjüngungskur.
In Baden-Baden
restaurierte ein Meister
seines Fachs eine
MV Agusta 750 S,
Jahrgang 1973.*

Daß MV-Besitzer gerade ihm ihr Glanzstück anvertrauen, ist kein Zufall. Schließlich war Roland Schneider von 1969 bis 1978 Importeur der Marke und kennt die Maschinen wie wenig andere. Die MV Agusta 750 S wurde 1969 auf der Mailänder Motorrad-Ausstellung vorgestellt. Bis 1975 verkaufte Schneider davon etwa 250 Exemplare in der Bundesrepublik. Die Nachfolge trat die America an, die bis 1978 gebaut wurde. Anschließend baute Schneider in Baden-Baden

noch unter eigener Regie eigene Motorräder zusammen. Schließlich mußte er sich auf die Pflege und Restaurierung der vorhandenen Motorräder beschränken.

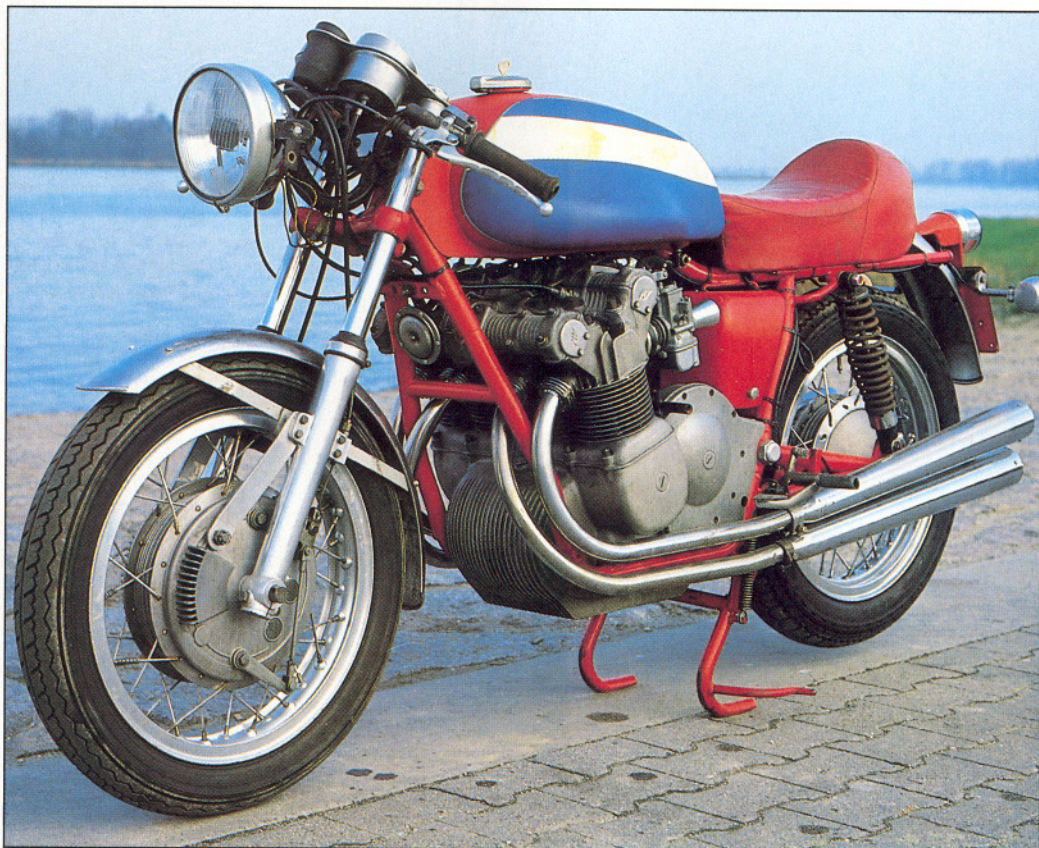
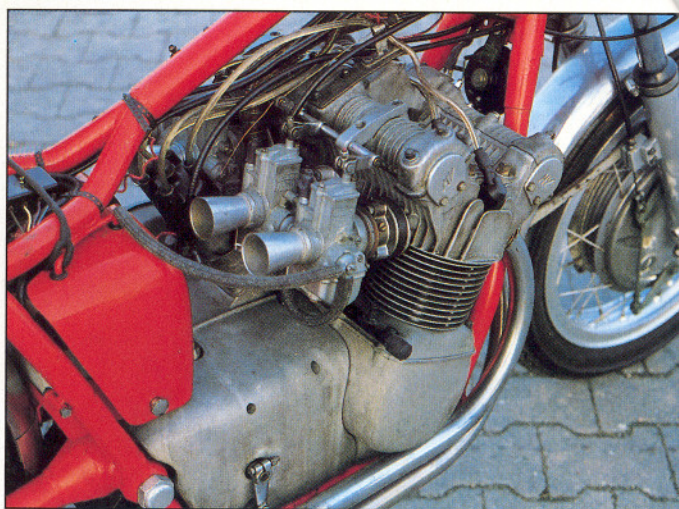
Seither hat Roland Schneider etwa 20 Vierzylinder-Maschinen zur Restaurierung angekauft und, soweit keine wesentlichen Motorenteile beschädigt waren, mit rund 10 000 Mark Aufpreis weiterverkauft.

Bei der Maschine, die er zuletzt der Behandlung unterzog, sollte es noch teuer werden. Die 15 Jahre alte 750 S hatte 13 017 Kilometer auf dem Tacho und war nach der in Veteranenkreisen üblichen Bewertungsskala von eins bis fünf auf Platz drei anzusiedeln. Roland Schneider zerlegte sie zwecks Diagnose zunächst in ihre Einzelteile – sieht man ab von den beiden in einer Leichtmetallplatte montierten Smith-Instrumenten. Während der Demontage wurde nicht nur festgehalten, was geprüft, nachgebessert oder ersetzt werden muß, sondern auch gleich Art und Umfang der Fremdarbeiten bestimmt.

Zehn Jahre nach Produktionsende bei MV Agusta wird es immer schwieriger und teurer, Ersatzteile aufzutreiben. So bleibt Roland Schneider oft nichts anderes übrig, als bei früheren Zulieferbetrieben des Werks Teile nachbauen zu lassen. Bei Gehäuseteilen, Banketten, Zylinderköpfen und Drahtspeichenrädern herrscht echter Mangel. Bei Gußteilen wird es gar beträchtliche Engpässe geben. Nachgießen wäre zwar möglich, doch Bruno Galino, Vizepräsident der MV-Gruppe, beharrt auf dem Urheberrecht und gestattet keinen Nachbau dieser Teile – trotz guter Beziehungen von Roland Schneider zum früheren MV Agusta-Rennleiter Arturo Magni und von Magni zu dessen ehemaligem Arbeitgeber.

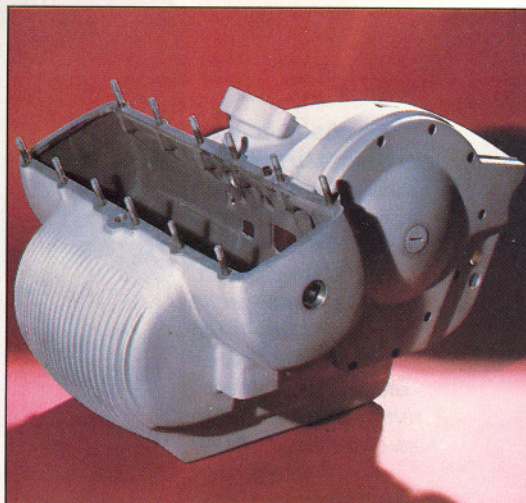
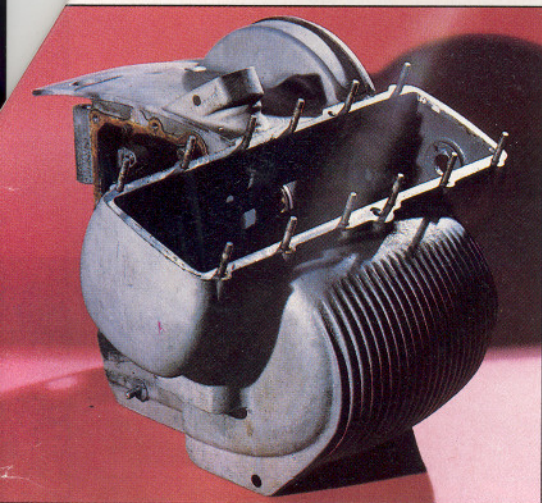
Gewöhnlich werden bei Schneider alle mechanischen Arbeiten im Hause erledigt, Lackieren und Galvanisieren dagegen in Spezialbetrieben.

Die angelieferte Maschine war wirklich ungepflegt, teilweise beschädigt und unter Strich nur noch 16 000 Mark wert. Schmutz, Korrosion und Rost zeichneten das äußere Bild, im Innern verlangten defekte Teile teuren Ersatz

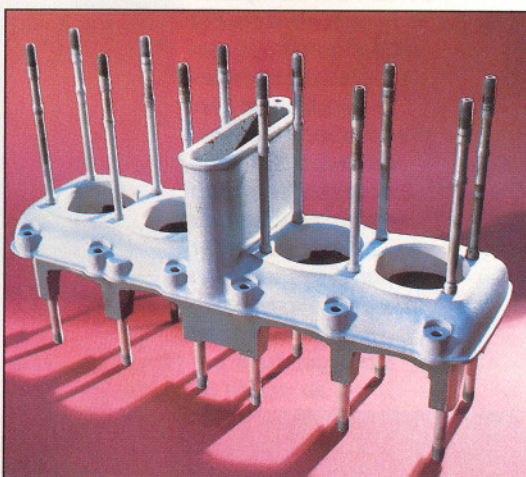
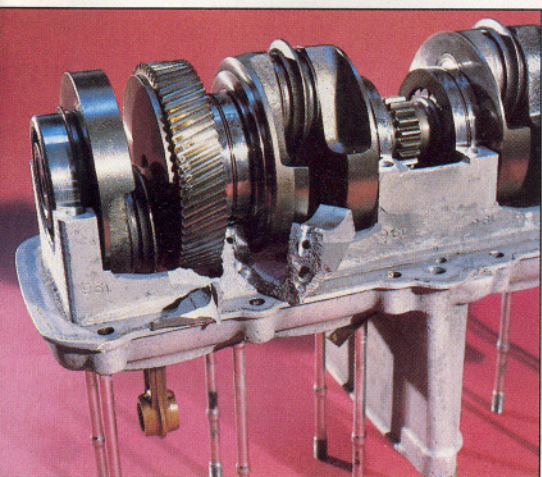


Der Zustand „drei“ nach der in Veteranenkreisen üblichen Bewertung stand in keinem Verhältnis zur Laufleistung von nur 13 017 Kilometern. Bei diesem Zählerstand hätte normalerweise eine Inspektion genügt

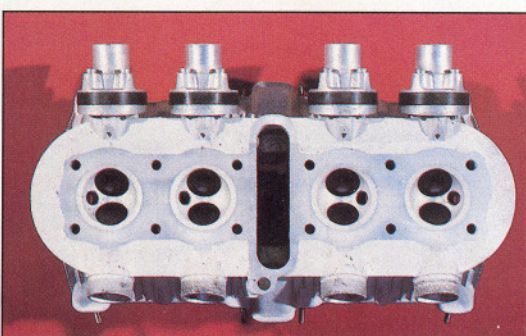
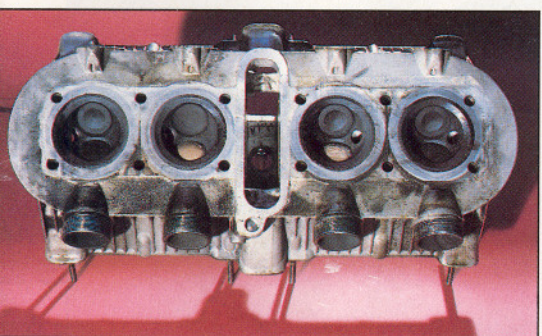




Das Motorgehäuse, ein riesiges, großflächiges Sandgußteil ist durch Spritzwasser vom Vorderrad der Alterung besonders ausgesetzt. Hier hilft nur Sandstrahlen – die Dichtflächen werden zuvor natürlich abgeklebt



Das gebrochene Bankett (Bild links) und die dadurch beschädigte Kurbelwelle verteuerten die Restaurierung erheblich – Kurbelwelle und Bankett (Bild rechts das nur noch in geringen Stückzahlen vorrätige Neuteil) mußten ersetzt werden



Im Gegensatz zu den tiefergelegenen Innereien befand sich der Zylinderkopf in einem bemerkenswert guten Zustand. Außer den eher oberflächlichen Verschönerungen brauchten nur die Ventile erneuert und die Ventilsitzringe nachgearbeitet zu werden

Kurbelwellen liefert Schneider an Hoeckle zum Richten und überläßt Zylinderschleifen und Leichtmetallschweißen ebenfalls Fachwerkstätten.

In diesem Fall nahm sich Roland Schneider auch die lackierten Oberflächen vor. So wurden Rahmen, Schwinge, Gabelbrücken, Ständer, Tank, Seitendeckel und Nummerntafelhalter in der eigenen Werkstatt sandgestrahlt, grundiert und nach dem Original-Design lackiert. Blau, weiß, rot, die

Schriftzüge geklebt und mit Klarlack überzogen. Nicht einmal der Sticker mit je einem Stern für jede Weltmeisterschaft der berühmten Motorradmarke fehlt. Neue Kegelrollenlager im Lenkkopf des geschlossenen Doppelschleifenrahmens und in der breit gelagerten Schwinge verstehen sich von selbst.

Anders als Rahmen und Schwinge, die vor der Bearbeitung nur einer optischen Kontrolle standhalten müssen, wer-

den die Ceriani-Gabel, die Sebac-Federbeine, die im rechten Schwingenholm laufende Kardanwelle und der angeflanschte hintere Winkeltrieb auch funktionell geprüft. Verschleiß zwischen Stand- und Gleitrohren der Telegabel führt zum Austausch, desgleichen die meist schon verpuffte Wirkung der hinteren Stoßdämpfer. Im vorliegenden Fall brauchten lediglich die Gleitrohre poliert, die Gabel neu abgedichtet und an den Federbeinen die Federn neu verchromt zu werden. Das

Kardangeln arbeitete spielfrei, und die Arbeiten am Kegel/Tellerrad beschränkten sich auf Nachstellen des Spiels, denn das Tragbild war einwandfrei.

Einen wesentlich größeren Aufwand erforderte die Überarbeitung der äußerlich stark mitgenommenen Laufräder und Bremsen. Beide Räder wurden ausgespeicht, die Leichtmetall-Hochschulterfelgen poliert und die serienmäßig lackierten (nicht verchromten!) ▷

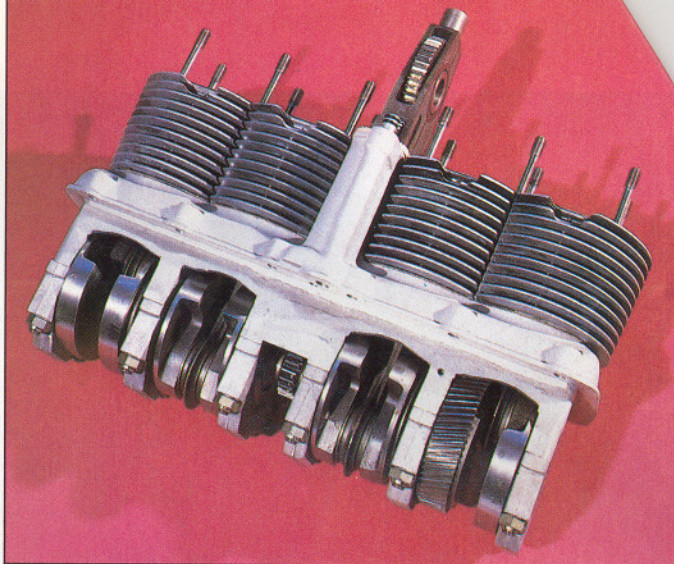
Speichen sandgestrahlt, grundiert, lackiert, zur besseren Haltbarkeit noch mit Klarlack überzogen und später mit neuen Nippeln eingesetzt. Bei den Bremsen – vorn eine Grimeca-Doppelduplexbremse, hinten eine MV Agusta-Simplexbremse – wurden die matten und glatten Oberflächen entweder sandgestrahlt oder wieder auf Hochglanz poliert, das Innere gründlich gereinigt, das Spiel von Lagern und Wellen kontrolliert und alle Schmierstellen neu gefettet. Die Lager selbst und auch die Bremsbeläge befanden sich in einwandfreiem Zustand.

Während sich Rahmen, Gabel und Schwinge mit Federbeinen, Antrieb und Rädern unter Verwendung meist neuer Schrauben, Kabel und Seilzüge problemlos wieder zu einem fast neuen Fahrgestell fügten, machte es der zuvor mechanisch ungewöhnlich laute Motor dem Restaurator nicht so leicht. Ausgerechnet das Bankett, das für alle drei- und vierzylindrigen MV Agusta-Renn- und Serientriebwerke typische Bindeglied zwischen Kurbeltrieb und Motorgehäuse, war gebrochen und hatte einen schweren Kurbelwellenschaden nach sich gezogen. Bankett und Kurbelwelle mußten durch Neuteile ersetzt werden, weshalb der Abstand zwischen Kurbelwelle und Primärrad neu distanziert werden mußte.

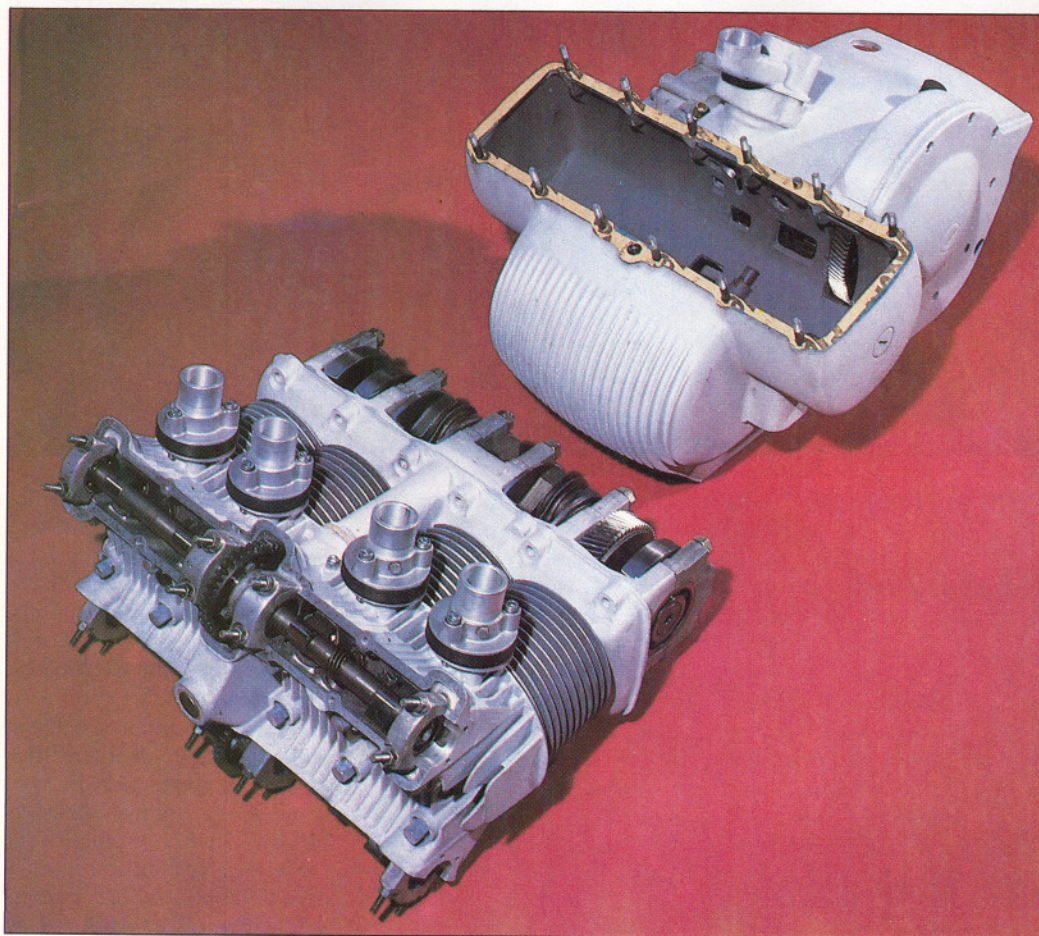
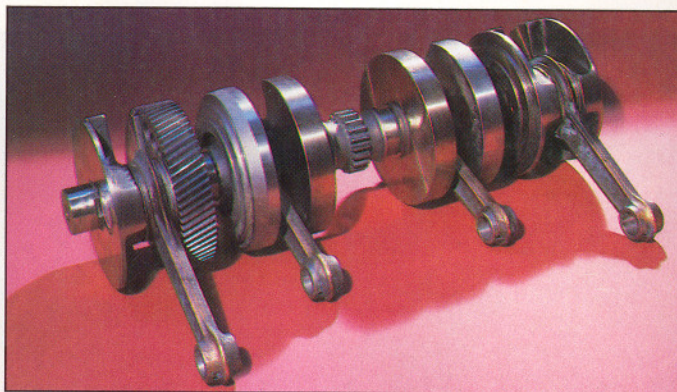
Wie schwierig diese Prozedur ist, geht aus der Tatsache hervor, daß das einteilig gegossene Bankett nicht nur oberer Gehäusedeckel, Zylinderauflage und Steuergehäuse ist, sondern als Lagergasse für die Kurbelwelle über die schrägverzahnte innere Wange des linken äußeren Zylinders auch das Spiel im Primärtrieb bestimmt. Schneider stellte den richtigen Abstand zwischen den nicht gepaarten Rädern durch Winkeländerung am Motorgehäuse her.

Das zu den schwierig zu beschaffenden Teilen zählende Bankett nimmt die neunteilige Kurbelwelle in zwei Kugella-

Erscheint kompliziert, ist aber einfach:
Die Montage von Zylindern, Steuer-
turm und Kurbelwelle
auf dem Bankett.
Die Kurbelwelle
besteht aus neun
Einzelteilen, wenn
man die Hubzapfen
mitzählt, und läuft in
zwei Kugel- und vier
Rollenlagern



**Genial: Der komplette
Treibsatz bis
hinauf zu den einge-
stellten Nocken-
wellen braucht bei
der Endmontage nur
noch ins Motorge-
häuse eingesetzt zu
werden. Der Abtrieb
erfolgt von einer
schrägverzahnten
Kurbelwange, deren
Gegenstück im
Motorgehäuse gut
zu sehen ist**



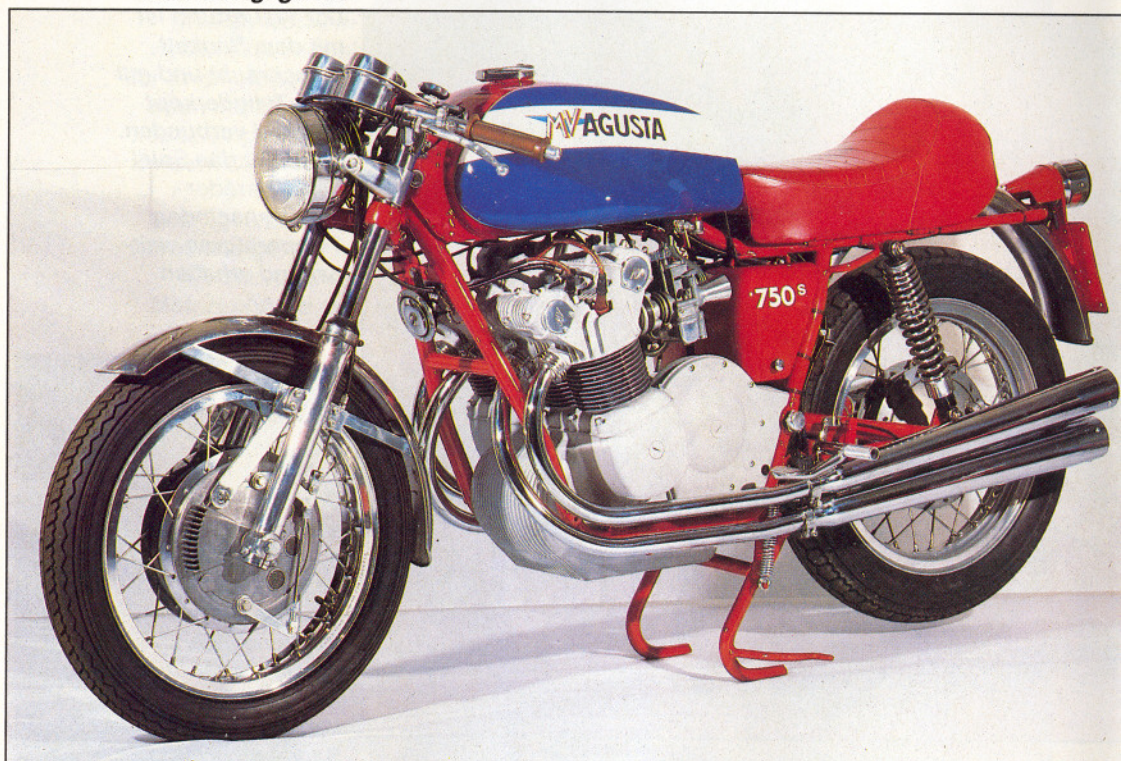
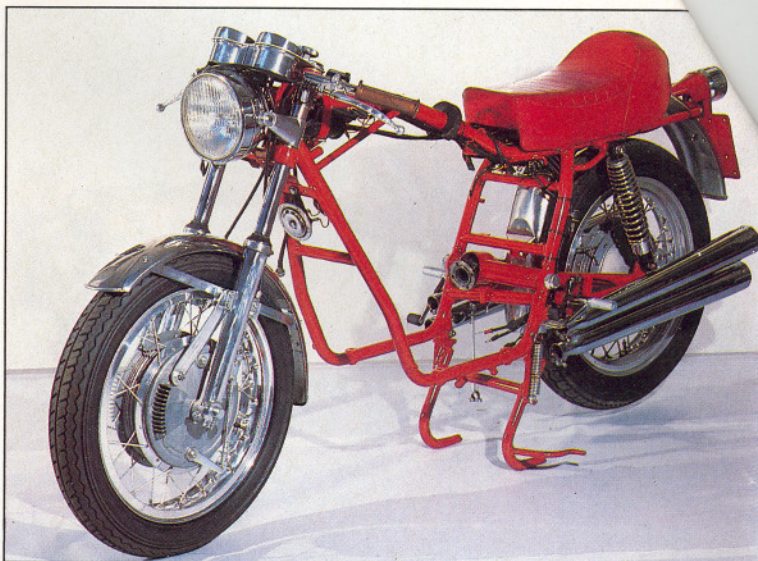
che Bohrungen rennmäßig erleichterten Tassenstößel leicht und ohne die Gefahr des Verkantens gleiten.

Das Motorgehäuse (Kurbelgehäuse ist aufgrund der Bauart wohl nicht der richtige Ausdruck) erfuhr ebenfalls die nun schon bekannte Oberflächenbehandlung, die in der Körnung des Sands übrigens so gewählt wurde, daß wie bei ausgesuchten Serienexemplaren eine Art Metallic-Effekt entsteht. Darüber hinaus wurde die chemisch wie thermisch resistente Lackierung im Innern sorgfältig ausgebessert – sie schließt die Poren des stellenweise sehr dünnwandigen Sandgusses. Als eines der nur noch in kleiner Stückzahl vorrätigen und aus Kosten- wie rechtlichen Gründen kaum nachzufertigenden Teile entscheidet das Motorgehäuse schon heute über die Restaurierbarkeit einer Maschine. Bei größeren Beschädigungen durch Sturz oder unsachgemäße Montage des Banketts und bestimmter Teile der Kraftübertragung lehnt Schneider den Auftrag ab.

Bei der Instandsetzung des Unterbaus genügt es nicht, streng nach der Reparaturanleitung oder den allgemeinen Regeln des Handwerks zu verfahren. So genial die Gesamtkonzeption und so werkstattfreundlich der Aufbau von Kurbeltrieb, Steuerung, Zylindern und Zylinderkopf durch das Bankett ist, so ärgerlich sind mitunter die kleinen Nachlässigkeiten bei der Konstruktion verschiedener Teile der Kraftübertragung.

Die Schwierigkeiten beginnen – wie erwähnt – mit der richtigen Distanzierung der Primäräder, die einmal über die Kurbelwelle im Bankett und zum andern über die Getriebepauptwelle im Motorgehäuse gelagert sind. Dazu kommt die Schrägverzahnung des Primärtriebs, die den an das große Primär rad angelenkten Kuppelungskorb unter Lastwechseln zur Seite drückt und das Kuppelungsspiel ändert. Schneider beseitigt diesen Mangel durch

Wie das Triebwerk strahlt auch das Fahrwerk wieder im alten Glanz. Sandstrahlen, Grundieren, Lackieren und Polieren waren hier die Haupttätigkeiten. Die galvanischen Arbeiten wurden außer Haus gegeben



Die restaurierte Maschine repräsentiert einen Wert von 29 000 Mark. Nur 13 000 Mark, wenn man das neue Bankett und die neue Kurbelwelle berücksichtigt, kostete also die Wiederherstellung des Originalzustands – oder eines Zustands, der vielleicht noch besser ist





Roland Schneider
inmitten seiner
Lieblinge. Im oberen
Bild legt er an der
750 S letzte Hand an,
im unteren zeigt er,
was er in seiner
typisch italienischen
Werkstatt zu
leisten vermag



Fotos: Schwab

axiales Ausdistanzieren des Primärrads. Er verwendet dazu anstelle der Serien-Anlaufscheibe eine spezielle Bögra-Bronzescheibe und verstärkt die schwache Kupplung selbst durch Austausch der Kork- gegen Sinterbeläge. Außerdem werden die 750-S-Nieten durch die qualitativ besseren Niete der modifizierten America-Typen ersetzt.

Der seitliche Druck durch die Schrägverzahnung wirkt über das große Primärrad auch auf die Getriebehauptwelle. Zu-

sätzliche Entlastung zu den Bögra-Anlaufscheiben bringen spezielle Lagerfixierungen eigener Fertigung und präparierte Seegerringe. Bei der Vorgelegewelle ist peinlichst darauf zu achten, daß das Axialspiel zwischen Schieberädern und Schaltgabeln exakt eingehalten wird. Dieses Spiel muß auch nach der Instandsetzung regelmäßig kontrolliert und eventuell nachgestellt werden. In hartnäckigen Fällen, wenn die Schaltwalze nicht richtig ausdistanziert werden kann, hilft nur Nacharbeiten der Schalt-

walze. Laut Schneider nützen auch America-Teile mit weniger tief eingreifenden Mitnehmern. Eine weitere, aber mit Abstand die teuerste Alternative wäre eine neue Schaltwalze mit exakt bearbeiteter Kurve. Bei der abgebildeten Maschine waren alle Getriebeteile in einem so guten Zustand, daß Schneider mit dem obligatorischen Austausch von Anlaufscheiben und Seegerringen auskam.

Der letzte Schwachpunkt in der Kraftübertragung ist das Lager am Getriebeausgang zum vorderen Winkeltrieb – durch die beiden Kegelräder treten hier

standsetzung bis hin zum neuen Bosch-Zündverteiler, der vom Bosch-Dienst überholten Dynastartanlage, neuen (serienmäßigen) Aprilia-Lenkerarmaturen, neuen Tommaselli-Lenkerstummeln und allen galvanischen Arbeiten erhöhten ihn auf 29 000 Mark.

Nicht immer muß die Restaurierung so teuer werden. Wer bei Schneider ein Vierzylinder-MV-Modell aufbauen lassen will, sollte folgende Kosten kalkulieren: Überarbeitung eines Zylinderkopfs, neue Ventile, Ventilsitzringe und -führungen, neue Shims, Planen der Dichtfläche und Sandstrahlen

Technische Daten

MV Agusta 750 S, Baujahr 1973

Motor

Luftgekühlter Vierzylinder-Viertaktmotor, quer zur Fahrtrichtung eingebaut, Leichtmetallzylinder mit Schleudergußbüchsen, Zylinder um 20 Grad nach vorn geneigt. Zwei obenliegende, über Zahnäder angetriebene Nockenwellen. Stahlkurbelwelle aus neun Einzelteilen zusammengepreßt, in zwei Kugel- und vier Rollenlagern gelagert, Hubzapfen um 180 Grad versetzt. Bohrung x Hub 65 x 56 mm; Gesamthubraum 743 cm³; Verdichtung 10; Nennleistung 72 PS (53 kW) bei 9200/min; max. Drehmoment 57,8 Nm (5,9 kmp) bei 7500/min; Druckumlaufschmierung durch Zahnradpumpe; Ölmenge 5 Liter. 4 Dellorto-Vergaser VHB 27 AD und VHB 27 AS, Ø 27 mm, Hauptdüse 128, Leerlaufdüse 50; Bosch-Batteriezündung mit einem Unterbrecher; Bosch-Dynastartanlage 12 Volt/135 Watt, über Keilriemen und Freilauf von der Ölpumpenwelle angetrieben.

Kraftübertragung

Mehrscheibenkupplung im Ölbad; Primärtrieb über Stirnräder durch eine schrägverzahnte Kurbelwange, i/prim 1,75 (119/68); Sekundärtrieb über Kardanwelle, i/sec 0,94 (15/16) vorderer Winkeltrieb und 2,666 (32/12) hinterer Winkeltrieb; Fünfganggetriebe, Getriebestufung: 2,38; 1,69; 1,29; 1,09; 1.

Fahrwerk

Doppelschleifen-Stahlrohrrahmen; Radstand 1390 mm; Vorderreifen 3.50-18; Hinterreifen 4.00-18; vorn mechanisch betätigte Doppelduplex-Bremse (230 x 30 mm); hinten mechanisch betätigte Simplex-Bremse (200 x 45 mm).

Maße und Gewichte

Länge 2105 mm; Breite 750 mm; Höhe 1020 mm; Sitzhöhe 800 mm; Bodenhöhe 160 mm; Gewicht mit Kraftstoff und Öl 265 kg; Tankinhalt 24 Liter.

Fahrleistungen

Beschleunigung 0 – 100 km/h 5,4 sec; Höchstgeschwindigkeit 220 km/h (Werksangaben).

sowohl starke Axial- wie Radialkräfte auf. Schneider hat dieses Problem schon vor Jahren durch den grundsätzlichen Austausch des serienmäßigen Kugellagers gegen ein Vierpunktlager gelöst. Der geteilte und spielfrei eingestellte Innenring dieses Lagers erlaubt hohe Belastungen in beiden Richtungen.

Die angelieferte Maschine repräsentierte trotz gebrochenem Bankett und verdrehter Kurbelwelle noch einen Wert von 16 000 Mark. Die völlige In-

der Oberfläche kostet zwischen 1900 und 2400 Mark – je nach Hub mit 56, 58 oder 62 Millimetern, ein Bankett 2300 Mark, ein Satz Zylinder samt Kolben 1400 Mark, ein kompletter Steuertrieb 890 Mark und eine Nockenwelle mit Stirnrad 720 Mark. Eine Vier-in-vier-Auspuffanlage wird mit 1480 Mark berechnet, ein vorderer Winkeltrieb kostet 1900 Mark, ein sandgestrahlter, grundierter und lackierter Rahmen 1900 Mark und ein lackierter Tank 1300 Mark – alle Preise ohne Mehrwertsteuer. *irs/us*

Der kleine Unterschied

MV Agusta pflegte das Baukastenprinzip: Alle Reihenvierzylinder basierten auf dem Motor der 1965 vorgestellten 600er. Trotzdem sind die Teile nicht immer austauschbar.

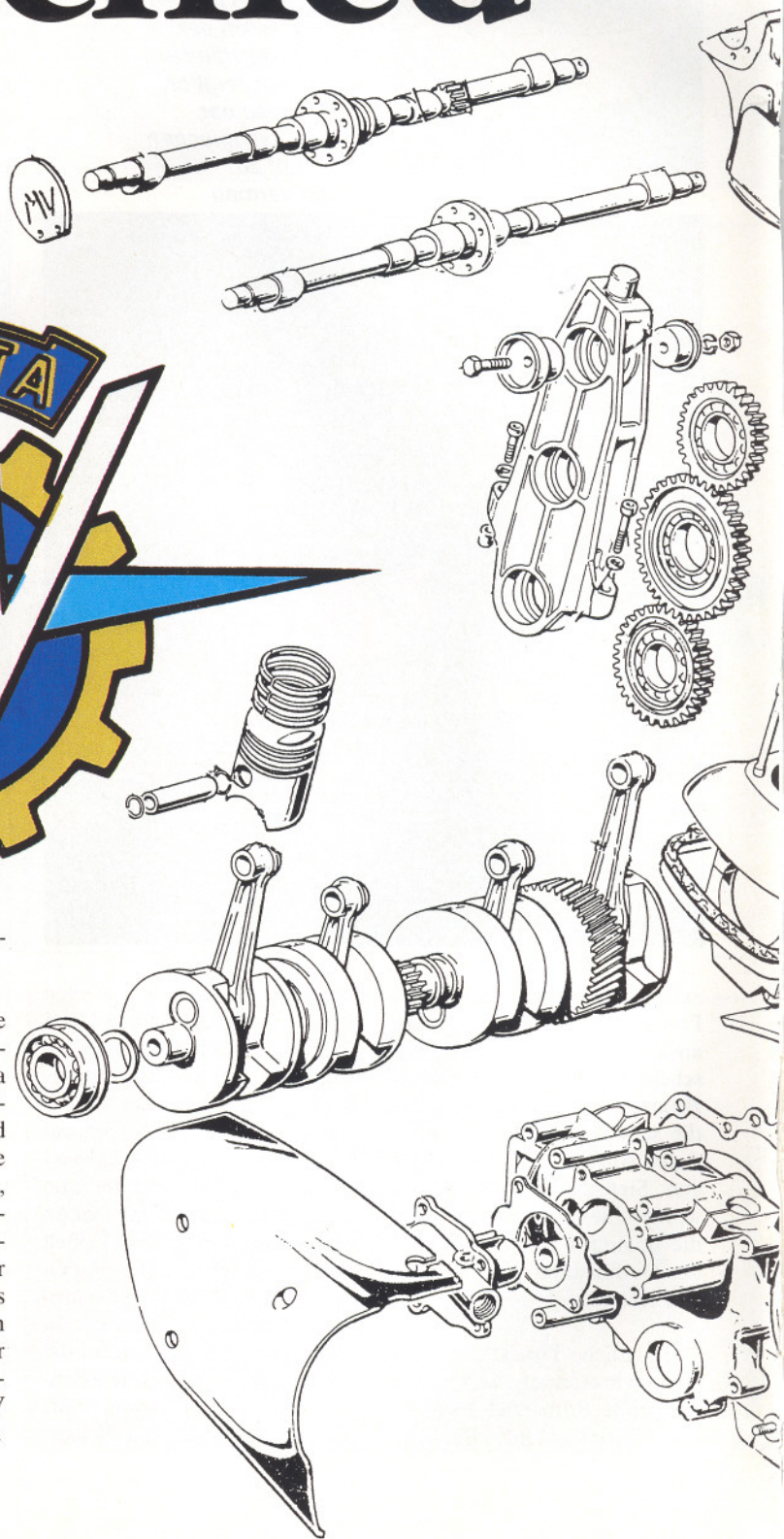


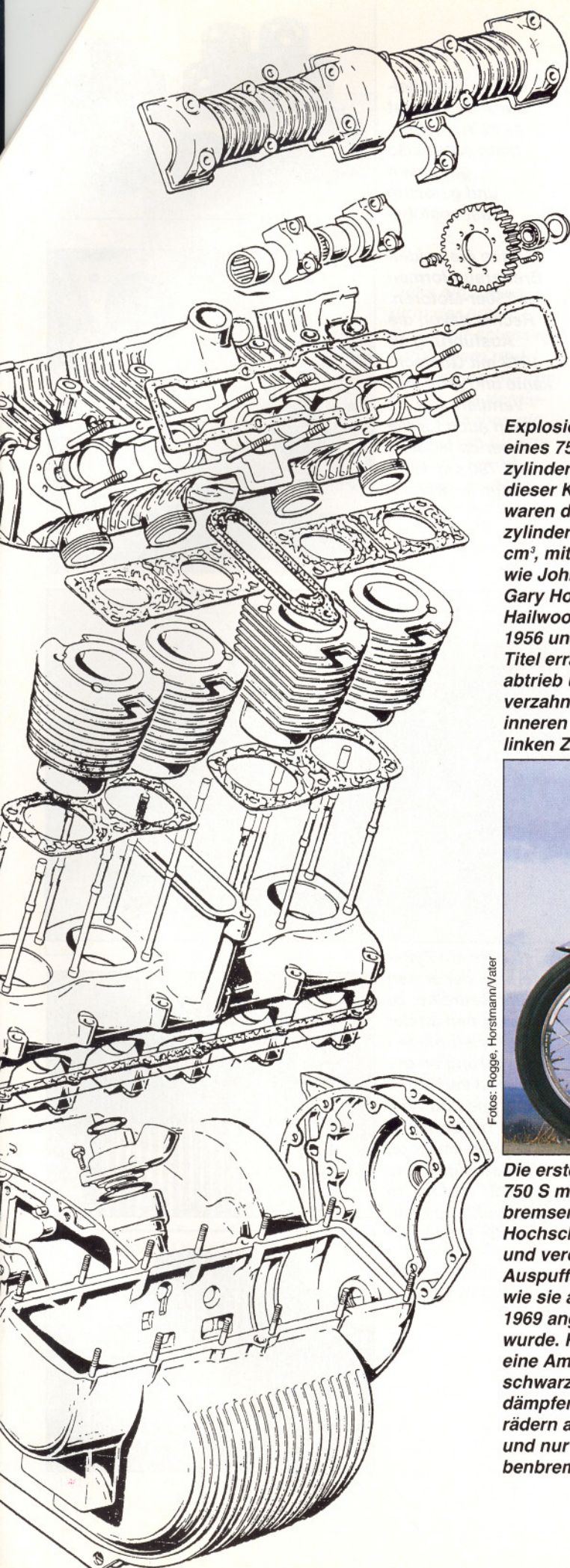
Die ersten drei Ziffern der sechsstelligen Motornummer sagen schon viel, zumindest über den Hubraum: 214 steht für die Modelle 750 S, 221 für die America-Typen mit 790 cm³. Und nur die sind echte MV, heißt es unter Kennern.

Von 1969 bis 1978 produzierte das Werk in Italien diese Modelle, während alternativ schon längst hubraum- und leistungstärkere MV angeboten wurden. Sie waren allerdings Eigenentwicklungen des deutschen Importeurs Schneider/Hansen in Baden-Baden und

des ehemaligen MV-Rennleiters Arturo Magni.

Mit den Ur-MV-Typen sind sie nur im technischen Aufbau verwandt. Im Werk in Verghera entwickelte MV eher auf Sparflamme: Zwischen 1969 und 1978 gab es nie grundlegende konzeptionelle Änderungen, sondern nur Modellpflegemaßnahmen. Die wichtigsten technischen Modifikationen erfuhr die 750 S im Verlauf des Jahres 1973, das Design blieb dagegen weitgehend unberührt. Mit der Einführung der America-Modelle im Jahr 1975 zog die MV auch ein moderneres Kleid an.





Auch wenn das Design kaum etwas über das Baujahr der 750 S verrät, findet der Kenner doch eine Reihe optischer Unterschiede zwischen der ersten Serie bis 1973 und dem Nachfolgemodell.

Während sich das ältere Motorgehäuse an der Unterseite stark verjüngt und 15 Kühlrippen zählt, sind die Nachfolgemodelle nur leicht eingezogen und haben 21 Kühlrippen.

Explosionszeichnung eines 750-cm³-Vierzylindermotors. Basis dieser Konstruktion waren die Rennvierzylinder mit 350 und 500 cm³, mit denen Fahrer wie John Surtees, Gary Hocking und Mike Hailwood zwischen 1956 und 1965 13 WM-Titel errangen. Primärabtrieb über Schrägverzahnung auf der inneren Hubscheibe des linken Zylinders

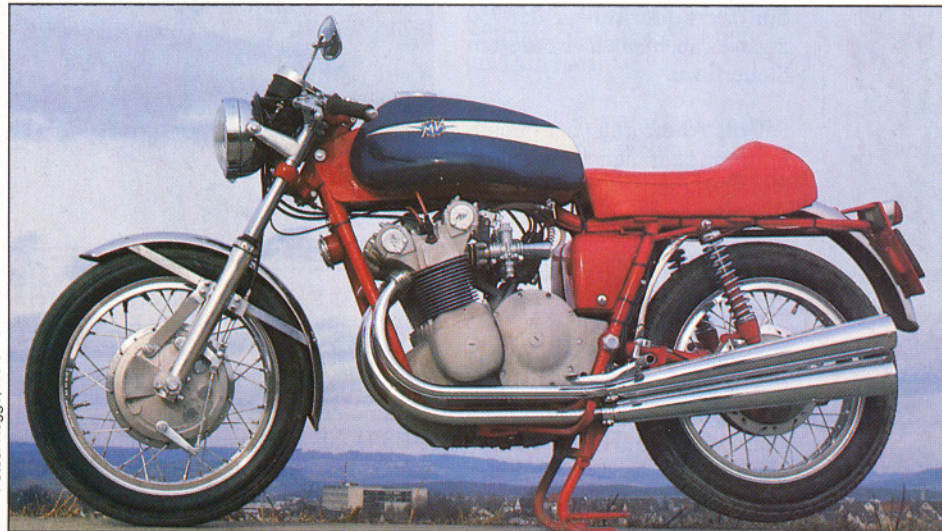
delle nur leicht eingezogen und haben 21 Kühlrippen.

Die Seite, die den Kupplungsdeckel trägt, hat eine nach hinten schräg verlaufende Anlagefläche. Also passen die Deckel der 750 S ab 1973 nicht mehr. Die noch jüngere America besitzt einen breiteren Deckel mit einer Aussparung. Denn bei diesen Modellen wanderte die Schaltung auf die linke Seite.

Das Gehäuse für den vorderen Winkeltrieb und der Gehäusedeckel darüber kann an beiden 750er-Typen verwendet werden, paßt aber nicht mehr für die America. Denn dort sitzt der Tachoantrieb am Vorderrad.

Der Kurbeltrieb, der im Lauf der Zeit geringe Änderungen über sich ergehen lassen mußte, kann zusammen mit dem Primärrad in allen Modellen verwendet werden, falls beide vom Maß her zum Gehäuse passen. ▶

Fotos: Rogge, Horstmann/Vater



Die erste MV Agusta 750 S mit Trommelbremsen, Borrani-Hochschulterfelgen und verchromter Auspuffanlage, wie sie ab 1969 angeboten wurde. Rechts eine America mit schwarzen Schalldämpfern, Gußrädern auf Wunsch und nur mit Scheibenbremse hinten



Die Kupplung wurde ab der zweiten Serie der 750 S um eine Stahl- und Belaglamelle verstärkt.

Das Bankett änderte sich bei Anlauf der zweiten Serie. Von außen erkenntlich ist der umlaufende Wulst an der unteren Dichtfläche. Die Ölbohrung zur Schmierung der Nockenwellen, die an der Vorderseite des Steuergehäuses sitzt, ist bei allen drei Varianten unterschiedlich zum Zylinderkopf hin abgedichtet. Die erste Variante besitzt eine separate Dichtung. Die zweite 750er-Version ist mit Hilfe einer Buchse mit O-Ringen abgedichtet, die zusätzlich von der Steuergehäuse-dichtung umschlossen wird. Bei den America-Modellen wird die Dichtfunktion ausschließlich von der Silikondichtung übernommen. Ein Austausch der Dichtung untereinander ist nicht möglich. Ebenso können Zylinderköpfe aus diesem Grund nur nach Nacharbeit untereinander getauscht werden.

Für die zweite Auflage der 750 S gab es auch einen geänderten Steuerturm.

Saß die Abdichtung der oberen Führung anfänglich in einer Nut der Führung des Steuerturms, so wanderte sie bei den späteren 750 S- und America-Modellen in die Bronz Buchse im Zylinderkopf.

Die Zahnräder der Steuerung waren anfänglich schmaler und hatten drei kleine Bohrungen zum Vernieten. Hier gab es gelegentlich Risse, die Zahnräder brachen. Deshalb entfielen die Bohrungen später, und die Räder wurden breiter.

Die Bohrung der America-Modelle wuchs von 65 auf 67 Millimeter bei unverändert 56 Millimetern Hub, dadurch stieg der Hubraum von 743 auf 790 cm³.

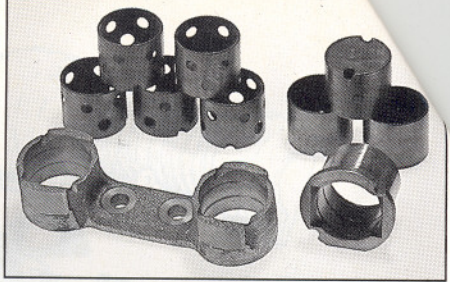
Die Kolben wurden von verschiedenen Herstellern geliefert, passen aber für alle 750er-Modelle.

Starker Variantenreichtum herrschte bei den Zylinderköp-

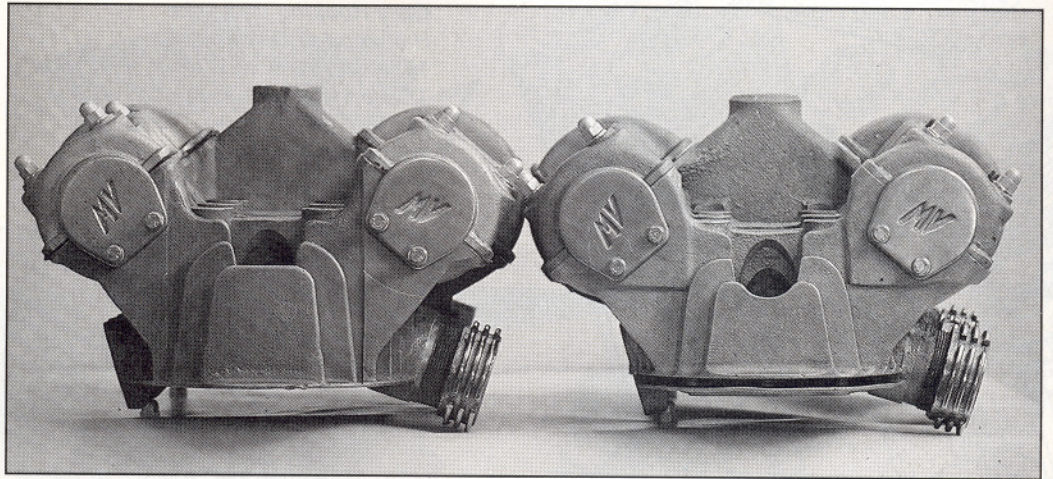
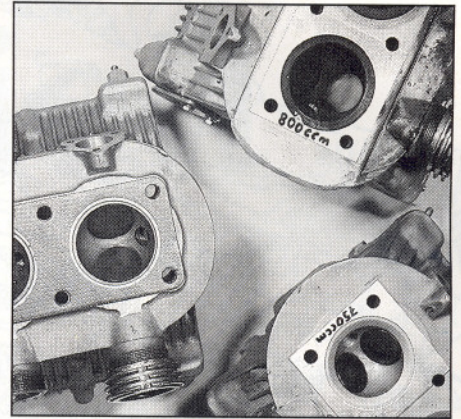
fen. Sind die späteren 750 S- und America-Modelle nur durch die Vergaserflansche von außen zu unterscheiden, so hatte die äußere, vertikale Kühlrippe der ersten 750er noch eine Aussparung für die Zündkerze. Ebenso klar unterscheidet sich die erste Version durch zwei horizontale Kühlrippen über der Dichtfläche von den Nachfolgern. Nur dem peniblen Betrachter fällt die Neigung der Vergaser auf, die bei den frühen Modellen um sechs Grad geringer ist.

Im Inneren sind die Unterschiede gravierender. Wurden anfangs Ventile mit 30 und 27 Millimetern Durchmesser für Einlaß und Auslaß verbaut, so wuchsen später die Durchmes-

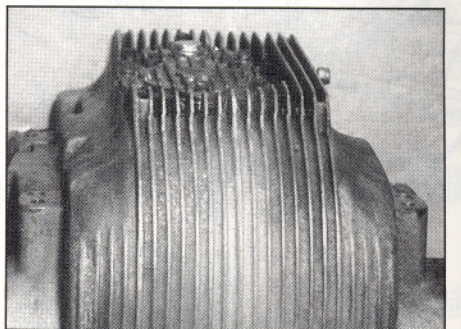
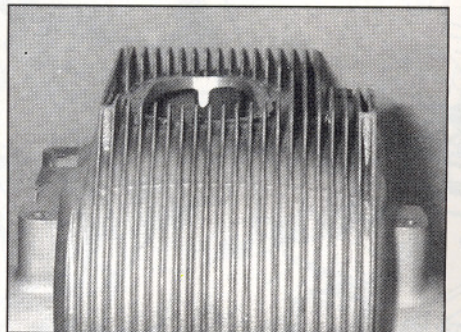
Grauguß-Stößelführungen zuerst einzeln (rechts), dann paarweise gegossen und gelochte Tassenstößel



Unten die beiden Brennraumformen der 750er-Motoren. Rechts davon die Ausführung ab 1973 mit Quetschkante und größeren Ventilen, wie sie dann auch für die America-Modelle mit 790 cm³ Hubraum verwendet wurden



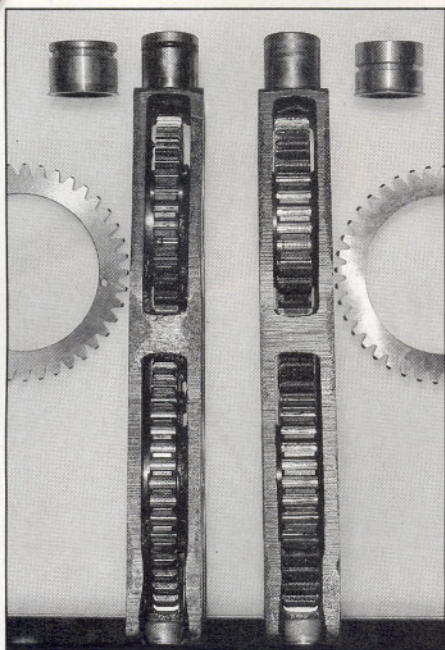
Rechts ein Zylinderkopf der ersten 750er-Baureihe, zu erkennen an der halbkreisförmigen Aussparung an der äußeren vertikalen Kühlrippe und zwei horizontalen Rippen am Kopf. Kurbelgehäuse mit 21 und mit 15 Kühlrippen an der Unterseite



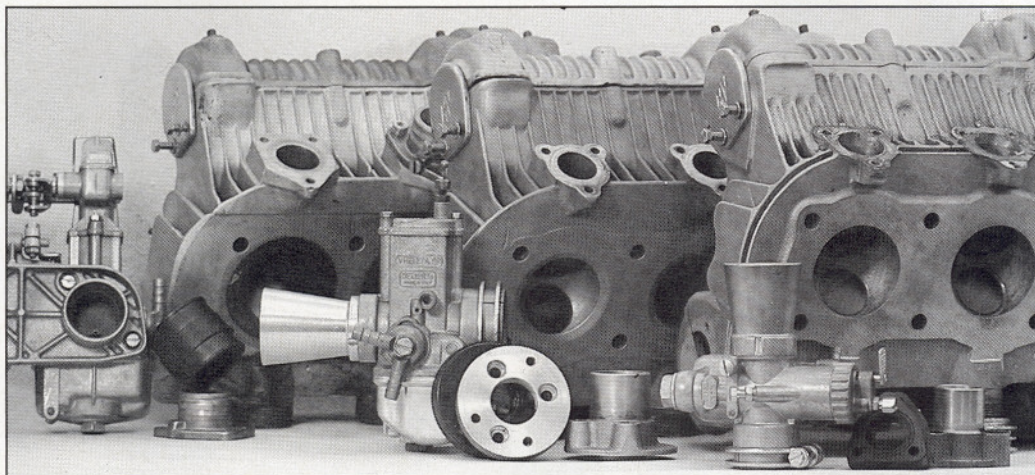
ser auf 31,8 und 29 Millimeter. Die Einlaßkanäle variierten entsprechend der verwendeten Vergaserweiten; anfangs 24 Millimeter für Vergaser 24 UBS/D, ab 1973 dann 27 Millimeter für VHB 27 und mit America auf 26 Millimeter Durchmesser für VHB 26.

Von den montierten Vergasern sollte man nicht sofort auf das Baujahr einer MV schließen, denn sehr viele Motorräder sind nachträglich umgerüstet worden. Die Vergaserflansche sind dann durch zusätzliche Adapter angepaßt worden.

Auch die Innereien der Zylinderköpfe weisen Unterschiede auf. So sind die Grauguß-Führungen der Tassenstößel bei den ersten Modellen einzeln im



Links ein Steuerturm der ersten Serie, mit schmalen Zahnradern und drei kleinen Bohrungen für die Vernietung. Daneben ein Steuerturm für spätere 750 S- und America-Modelle. Steuerturm-Fixierung im Zylinderkopf mit Bronze-Buchsen



Zylinderköpfe und dazugehörige Vergaser: rechts die erste Version mit 24er-Vergasern, Typ Dellorto UBS/D. Dann 27er-Vergaser, Typ VHB, mit Rechteck-Gasschiebern. Links die Vergaserbatterie der America-Modelle mit Vergasertyp VHB 26, ebenfalls mit Rechteck-Gasschiebern

Kopf verschraubt. Die Nachfolgeausführungen sind paarweise zusammengegossen und führen gelochte Tassenstößel.

Die Brennräume unterscheiden sich in den Formen. Während die erste 750er und die 800er Kalotten besitzen, die bis zur Dichtfläche reichen, hat das Zwischenmodell eine kegelförmige Ringfläche zwischen Brennraum und Dichtfläche.

Die Verdichtung wuchs von anfänglich 9,5 auf 10. Der Ventilhub beträgt bei allen Motoren acht Millimeter für Einlaß und Auslaß. Ausnahme ist die America mit einlaßseitigem Hub von neun Millimetern.

Die Auspuffanlagen der beiden 750er-Modelle sind identisch.

Die America wurde auf Wunsch zwar ebenfalls mit den verchromten, schlanken Tüten geliefert, besaß jedoch normalerweise eine nicht sonderlich attraktive schwarze Anlage, bei der die Schalldämpfer paarweise zusammengefügt waren.

Die offenen Lufttrichter der 750er-Modelle mußten bei der America einem Luftfilterkasten mit Luftfilterelement weichen, um in Verbindung mit der Auspuffanlage die Geräuschbestimmungen der USA zu erfüllen. Die Herstellerangabe für die Leistung der 750er-Typen lag anfangs bei 69 PS, später 75 PS. Die America erreichte laut Angabe ebenfalls 75 PS, wobei die Ansaug- und Auspuffgeräuschdämpfung so-

visieren, selbst an einem solchen Objekt.

Mit dem Steuerkopf wuchs auch die Breite der Hinterradfelge auf 2,5 Zoll. Wahlweise wurden im Vorderrad anstelle der 230-Millimeter-Doppelduplex-Bremse von Grimeca nun auch eine Doppelscheibenbremse von Scarab geliefert. Für die Scarab-Bremsen sind schon lange keine Ersatzteile mehr erhältlich. Ersatz schaffen hier nur Teile von Lockheed, die mit denselben Bremskolben-Durchmessern arbeiten.

Die America wurden nur noch mit der Scheibenbremsanlage vorn verkauft. Auf Sonderwunsch bekamen die Kunden auch Gußräder von EPM mit Doppel-Scheibenbremsanlage vorn und Scheibe hinten. In der America trug die Dimension der Gabel auch dem gestiegenen Gewicht Rechnung. Maß für die Standrohre in der Cerriani-Gabel der 750 S noch 35 Millimeter, hatten sie dann 36 Millimeter, später 38 Millimeter Durchmesser.

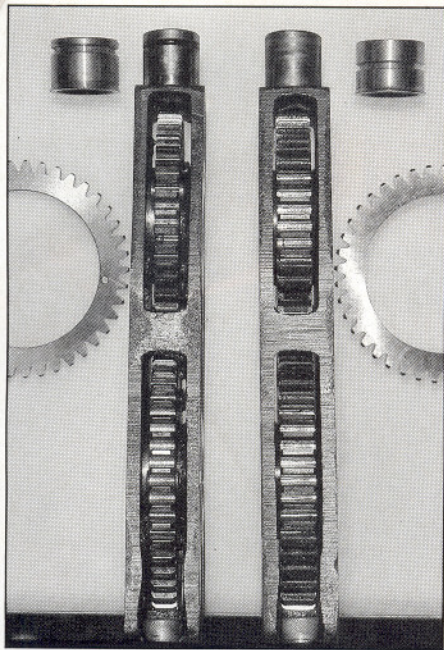
Neben den umfassenden Modellpflegemaßnahmen flossen im Detail immer wieder kleine Änderungen in die Produktion ein, so daß beim Zusammenbau manchmal improvisiert werden muß.

Technisches Verständnis sollte Voraussetzung für Arbeiten an diesen Motorrädern sein. Mangelnde Sachkenntnis hat schon oft zu kapitalen Schäden bei revidierten Motoren geführt. Die kleine Schar von MV Agusta-Spezialisten in Deutschland kennt mittlerweile ihre Kundschaft schon fast persönlich – und deren Motorräder natürlich auch.

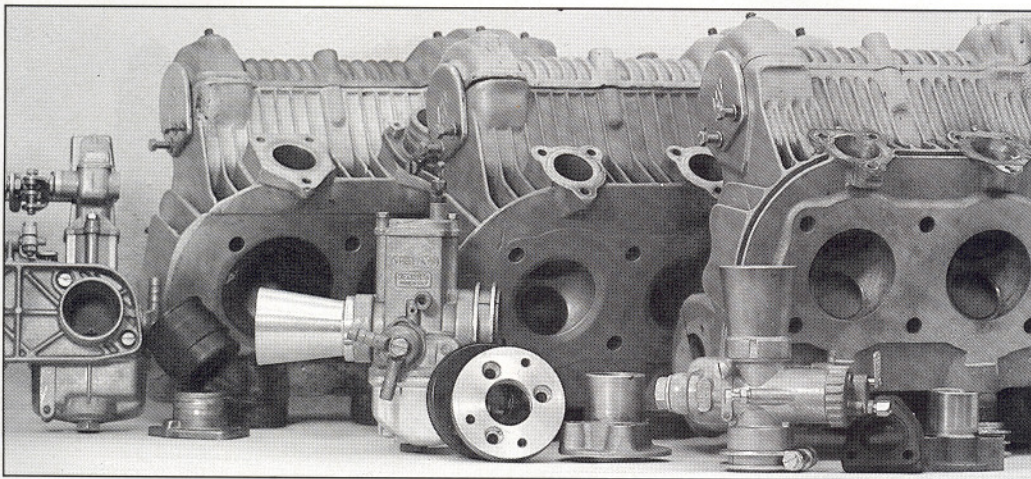
Deshalb ist es oft einfach, die Identität einer MV Agusta festzustellen und ihren Lebenslauf zurückzuverfolgen. Auf der anderen Seite wissen MV Agusta-Fahrer wiederum bestens über MV-Serviceadressen Bescheid – auch über solche, die ihren Kunden schlechte Dienste erweisen. *Waldemar Schwarz*

wie die kleineren Vergaser die Vorteile des Hubraums und des größeren Nockenwellenhubes auf der Einlaßseite wieder zu nichte machten.

Das Fahrgestell wurde schon im Zuge der ersten Modellpflege an der 750 S verbessert. Der Steuerkopf wuchs von 160 auf 200 Millimeter Länge und erhielt Knotenbleche an der Stelle, an der die Rahmenunterzüge in den Steuerkopf münden. Übergangsweise verlängerte das Werk sogar Steuerköpfe und schweißte an das vorhandene Teil ein weiteres Rohr mit vier Zentimetern Länge unten an. Das Ergebnis sieht wenig professionell aus und dürfte einige TÜV-Beamte mißtrauisch machen. Es zeigt jedoch das Talent der Italiener im Impro-



Links ein Steuerturm der ersten Serie, mit schmalen Zahnradern und drei kleinen Bohrungen für die Vernietung. Daneben ein Steuerturm für spätere 750 S- und America-Modelle. Steuerturm-Fixierung im Zylinderkopf mit Bronze-Buchsen



Zylinderköpfe und dazugehörige Vergaser: rechts die erste Version mit 24er-Vergasern, Typ Dellorto UBS/D. Dann 27er-Vergaser, Typ VHB, mit Rechteck-Gasschiebern. Links die Vergaserbatterie der America-Modelle mit Vergasertyp VHB 26, ebenfalls mit Rechteck-Gasschiebern

Kopf verschraubt. Die Nachfolgeausführungen sind paarweise zusammengegossen und führen gelochte Tassenstößel.

Die Brennräume unterscheiden sich in den Formen. Während die erste 750er und die 800er Kalotten besitzen, die bis zur Dichtfläche reichen, hat das Zwischenmodell eine kegelförmige Ringfläche zwischen Brennraum und Dichtfläche.

Die Verdichtung wuchs von anfänglich 9,5 auf 10. Der Ventilhub beträgt bei allen Motoren acht Millimeter für Einlaß und Auslaß. Ausnahme ist die America mit einlaßseitigem Hub von neun Millimetern.

Die Auspuffanlagen der beiden 750er-Modelle sind identisch.

Die America wurde auf Wunsch zwar ebenfalls mit den verchromten, schlanken Tüten geliefert, besaß jedoch normalerweise eine nicht sonderlich attraktive schwarze Anlage, bei der die Schalldämpfer paarweise zusammengefügt waren.

Die offenen Lufttrichter der 750er-Modelle mußten bei der America einem Luftfilterkasten mit Luftfilterelement weichen, um in Verbindung mit der Auspuffanlage die Geräuschbestimmungen der USA zu erfüllen. Die Herstellerangabe für die Leistung der 750er-Typen lag anfangs bei 69 PS, später 75 PS. Die America erreichte laut Angabe ebenfalls 75 PS, wobei die Ansaug- und Auspuffgeräuschdämpfung so-

visieren, selbst an einem solchen teuren Objekt.

Mit dem Steuerkopf wuchs auch die Breite der Hinterradfelge auf 2,5 Zoll. Wahlweise wurden im Vorderrad anstelle der 230-Millimeter-Doppelduplex-Bremse von Grimeca nun auch eine Doppelscheibenbremse von Scarab geliefert. Für die Scarab-Bremsen sind schon lange keine Ersatzteile mehr erhältlich. Ersatz schaffen hier nur Teile von Lockheed, die mit denselben Bremskolben-Durchmessern arbeiten.

Die America wurden nur noch mit der Scheibenbremsanlage vorn verkauft. Auf Sonderwunsch bekamen die Kunden auch Gußräder von EPM mit Doppel-Scheibenbremsanlage vorn und Scheibe hinten. In der America trug die Dimension der Gabel auch dem gestiegenen Gewicht Rechnung. Maßen die Standrohre in der Ceriani-Gabel der 750 S noch 35 Millimeter, hatten sie dann 36 Millimeter, später 38 Millimeter Durchmesser.

Neben den umfassenden Modellpflegemaßnahmen flossen im Detail immer wieder kleine Änderungen in die Produktion ein, so daß beim Zusammenbau manchmal improvisiert werden muß.

Technisches Verständnis sollte Voraussetzung für Arbeiten an diesen Motorrädern sein. Mangelnde Sachkenntnis hat schon oft zu kapitalen Schäden bei renovierten Motoren geführt. Die kleine Schar von MV Agusta-Spezialisten in Deutschland kennt mittlerweile ihre Kundschaft schon fast persönlich – und deren Motorräder natürlich auch.

Deshalb ist es oft einfach, die Identität einer MV Agusta festzustellen und ihren Lebenslauf zurückzuverfolgen. Auf der anderen Seite wissen MV Agusta-Fahrer wiederum bestens über MV-Serviceadressen Bescheid – auch über solche, die ihren Kunden schlechte Dienste erweisen. *Waldemar Schwarz*

wie die kleineren Vergaser die Vorteile des Hubraums und des größeren Nockenwellenhubes auf der Einlaßseite wieder zu nichte machten.

Das Fahrgestell wurde schon im Zuge der ersten Modellpflege an der 750 S verbessert. Der Steuerkopf wuchs von 160 auf 200 Millimeter Länge und erhielt Knotenbleche an der Stelle, an der die Rahmenunterzüge in den Steuerkopf münden. Übergangsweise verlängerte das Werk sogar Steuerköpfe und schweißte an das vorhandene Teil ein weiteres Rohr mit vier Zentimetern Länge unten an. Das Ergebnis sieht wenig professionell aus und dürfte einige TÜV-Beamte mißtrauisch machen. Es zeigt jedoch das Talent der Italiener im Impro-