Test MV Agusta 800 SS Super America

Quadrophonie

Mit einem Konzert für vier Zylinder schlägt die über 17 000 Mark teuere 82 PS-MV Agusta ihre Verehrer schon akustisch in Bann. Sie scheint direkt von den Rennstrecken zu kommen und soweit gezähmt, daß sie auf die Straße darf.

Der Name MV Agusta ist eng mit dem Straßenrennsport verbunden. 39 Weltmeistertitel errangen Fahrer wie John Surtees, Mike Hailwood, Phil Read und der wohl bekannteste MV-Mann, Giacomo Agostini, auf den roten Rennern aus Gallarate in Norditalien.

Nach dem glanzvollen Sieg von Ago auf dem Nürburgring beim Großen Preis von Deutschland 1976 wurde es auf den Rennstrecken still um MV. Die Männer in der Rennabteilung glaubten, die Phonbestimmungen der FIM (Fédération Internationale Motocycliste) nicht mehr erfüllen zu können: „Eine Drosselung des typischen MV-Sounds auf 110 Phon hätte eine zu starke Leistungseinbuße zur Folge." So Dr. Bocchi, der verantwortliche Motorenbauer.

Doch die exklusiven Vierzylinder-Straßenmaschinen werden weitergebaut. Die Kundschaft verlangt nach diesen roten Boliden wie nie zuvor. Der deutsche MV-Importeur Michael Hansen, 35, aus Baden-Baden, meint zu dem unerwarteten Boom nach den Vierzylindern: „Ich bekomme nicht so viele Maschinen her, wie ich verkaufen könnte. Die Leute sind verrückt nach den Geräten."

Dabei sind die Geräte alles andere als billig: Der Grundpreis für eine Vierzylinder MV Agusta mit 800 cm³ Hubraum liegt bei 13 986 Mark. Dieses Motorrad aus der Versandkiste hat 75 PS bei 8500/min, Speichenräder, vorn zwei Scheiben- und hinten eine Trommelbremse. Die Vergaser sind mit Luftfilter versehen, und den vier Lafranconi-Auspuffen ist nur ein Anflug von MV-Sound zu entlocken.

Auf dieser Basismaschine mit der Typbezeichnung MV 800 S America bauen weitere drei Modelle auf, von denen der Spitzentyp 900 S Arthuro Magni Cento Valli einen geänderten Grundmotor aufweist: Der Hub ist mit anders gebohrten Hubscheiben von 56 auf 58 Millimeter vergrößert, und die Bohrung beträgt 70 statt den 67 Millimetern der America. Die Cento Valli soll 105 DIN-PS mit den offenen Vergasern und der offenen Einrohr-Auspuffanlage leisten und kostet 25 400 Mark. Etwas billiger ist die bei 10 000/min 90 PS starke MV Agusta 800 SS Super Daytona America zu haben: 21 980 Mark werden für die mit Gußrädern, drei Scheibenbremsen und einer Vier-in-eins-Auspuffanlage ausgerüsteten Maschine verlangt. Diese Maschine wird auch meistens mit einer Rennverkleidung ausgeliefert.

Die MV 800 SS Super America, Gegenstand dieses Tests, gibt 82 PS bei 9000 Kurbelwellenumdrehungen pro Minute ab, hat Gußräder und drei Scheibenbremsen. Sie kostet stolze 17 315 Mark. Eine Dreingabe ist die auf den Fotos abgebildete, geschwungene Auspuffanlage, von der es weltweit nur drei Exemplare gibt. „Diese Auspuffe wurden speziell für mich von meinen Freunden in der Rennabteilung von Hand gehämmert", versicherte Michael Hansen, als er von einer Exkursion ins Werk zurückkam und die Rennrohre an der Testmaschine verlegen ließ. Im Zubehörgeschäft sind die vier kunstvollen romanischen Rohre nicht unter 3500 Mark zu haben.

Keine MV Agusta ist wie die andere

Hansen liefert keine MV wie die andere aus. Wenn die meist gut betuchte Kundschaft in seinem Baden Badener Importdomizil auch nur kurz reinschnuppert, um sich einen der feuerroten Renner näher zu betrachten, sind die Verkaufsgespräche schon in vollem Gang. „Jetzt können Sie noch wählen", rät Hansen gewöhnlich, und schließt immer mit „wir haben auch noch dies und das anzubieten". Dann kostet eine MV im Durchschnitt 20 000 Mark. ▷

Die vier Zylinder des MV-Motors werden auch nach hinten deutlich gemacht und geben mit dem wuchtigen Hinterradantrieb ein imposantes Bild ab. Der MV-Fahrer fühlt sich dank des guten Fahrwerkes auf kurvenreichen Straßen besonders wohl.

IM BLICKPUNKT

MV Agusta 800 SS Super America

Ganz gleich, ob die verstopfte Lafranconi-Auspuffanlage, die sonor röchelnde Vier-in-eins-Anlage oder der brabbelnde Rennauspuff der Testmaschine montiert ist: der MV-Vierzylinder startet problemlos mit dem elektrischen Anlasser. Einen zusätzlichen Kickstarter gibt es auch nicht gegen Aufpreis.

Der Motor besticht durch turbinengleichen Lauf

Die SS rasselt im Stand wie eine alte Nähmaschine. Der Motor hat im Leerlauf einen hohen mechanischen Geräuschpegel, der in erster Linie vom großen Einbauspiel der geschmiedeten Leichtmetallkolben herrührt. In zweiter Linie sind die Zahnräder für diese metallisch pfeifende Rennakustik verantwortlich. Die beiden obenliegenden Nockenwellen werden ganz exakt gesteuert und über sechs Zahnräder angetrieben, die zwischen den Zylindern in einem Schacht laufen.

Wie alle italienischen Motoren benötigt auch die MV einige Einlaufzeit. Erst nach rund 5000 Kilometern kann der Motor voll gefordert werden. Und das hieß im Falle der Testmaschine im Extremfall runde 10 000/min. Doch der Vierzylinder zieht schon aus niedrigen Drehzahlen sauber durch. Es ist durchaus möglich, mit 3000 bis 4000/min auf der Landstraße im fünften Gang zu bummeln, und das sind 75 bis 100 km/h.

Faszinierend sind die Art der Leistungsentfaltung und die mechanische Laufruhe des Triebwerkes bei höheren Drehzahlen. Ab 2000/min zieht es einwandfrei durch, bei 4000/min wird die Leistungsabgabe kräftig, bei 6000/min kommt ein zweiter Wind und bei 10 000/min macht der Motor immer noch nicht zu. Dabei ist es erstaunlich, wie ruhig sein Lauf wird, je schneller die rollengelagerte Kurbelwelle dreht. Ab 8000/min glaubt der Fahrer auf einer Turbine zu sitzen.

Auch beim Getriebe wird die Herkunft deutlich: Es ist rennmäßig eng gestuft. Der erste Gang reicht bis knapp unter 100 km/h und die weiteren vier schließen ohne große Lücken an.

Das Getriebe läßt sich ohne die berühmten schönen Grüße bedienen.

Keine Selbstverständlichkeit bei dieser Art des Hinterradantriebes: Mit Kardan fährt sich selten so problemlos wie bei der MV und das, obwohl zwischen Kurbelwelle und Hinterrad keinerlei Dämpfer sitzt.

Das Getriebe ist rennmäßig abgestuft

Erstaunlich auch immer wieder, wie unproblematisch sich der Kardan selbst auf welligen Straßen benimmt. Schnelle Lastwechsel auf engen, kurvenreichen Straßen mit unebener Oberfläche lassen die Antriebseinheit ebenso unbeeindruckt wie schnelles, hartes Herunterschalten aus hohen Tempi.

Als Hinterradantrieb stehen drei unterschiedlich übersetzte Winkeltriebe zur Verfügung, die je nach Einsatz der Maschine ausgewählt werden können. Der kürzeste reicht im fünften Gang bis rund 175 km/h bei 9000/min und ist für schnelle Ritte über kurvige Straßen gedacht. Der mittlere ist nach MOTORRAD-Meinung der beste Kompromiß und auch bei häufigem Soziusbetrieb noch zu vertreten. Er reicht bis an die 200 km/h.

Lob ...

- Technisch hochwertiger, aufwendiger Motor
- Laufruhiger Vierzylinder
- Großes Leistungspotential
- Gute Gangabstufung
- Schöne, exklusive Maschine
- Sehr gutes, spurtreues Fahrwerk

... und Tadel

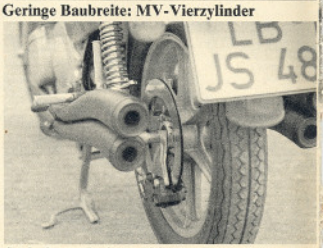
- Schwache Kupplung
- Hoher Preis
- Schlechte Instrumente
- Nässeempfindliche Hinterradbereifung
- Schlechte hintere Scheibenbremse

Die lange Übersetzung war in der Testmaschine montiert. Sie ist praktisch nur für Solobetrieb gedacht. Für Höchstgeschwindigkeiten im fünften Gang verlangt der Motor viel Anlauf. Auch Stadtbetrieb ist dann mit dem lang übersetzten ersten Gang nicht mehr die reine Freude, denn der Antrieb der MV weist einen charakteristischen Schwachpunkt auf: Die Kupplung ist nicht für Beschleunigungswettbewerbe ausgelegt.

Die Fahrleistungen sind sehr gut

Bei den Beschleunigungs-Messungen im Hockenheimer Motordrom brach die zuvor schon stark strapazierte Kupplung denn auch beim sechsten Versuch prompt zusammen. Die für diese Klasse nicht sehr gute Beschleunigungszeit von null auf 100 km/h mit 5,5 Sekunden ist auf die lange Gesamtübersetzung zurückzuführen. Über 100 km/h legt die MV jedoch kräftig zu. Aus dem Stand bis 160 km/h benötigt sie dank der guten Getriebeabstufung nur 13,0 Sekunden.

Geringe Baubreite: MV-Vierzylinder



Schlecht zu dosieren: hintere Bremse

In den erzielten Werten für die Höchstgeschwindigkeit liegt die MV an der Spitze der 800er und 900er Klasse. Aufrecht sitzend lief sie 190,8 km/h, mit liegendem Fahrer zeigte die elektronische Lichtschranke bei der schnellsten Messung 211,8 km/h. Dabei drehte der Motor noch nicht voll aus. Die in Hokkenheim zu Gebot stehenden 2,3 Kilometer Anlauf sind der MV mit der langen Übersetzung zu wenig. Doch 400 Meter vor der Ostkurve werden alle Testmaschinen gemessen – auch für eine MV gibt es keine Ausnahme.

Das Fahrwerk benimmt sich wie eine Prinzessin auf der Erbse

Wie die Märchen-Prinzessin, die eine Erbse durch zehn Matratzen hindurch spürte, so empfindlich reagiert das Fahrwerk der großen MV auf die Bereifung. Serienmäßig montiert sind vorne ein Metzeler Rille 10 in der Dimension 3.50 V 18 und hinten ein Metzeler Racing 4.00 V 18. Mit dieser Reifenkombination hat die MV 800 eine phantastische Straßenlage. Der Hinterradreifen reagiert allerdings bei Nässe empfindlich.

Die MV verhält sich dank ihrer günstigen Fahrwerksgeometrie und trotz 260 Kilogramm (fahrfertig) Gewicht und Lenkerstummeln sehr neutral und ist ohne großen Kraftaufwand in Schräglage zu bringen. Auch schnell gefahrene Wechselkurven erfordern wenig Arbeit. Das Motorrad läßt sich fast spielerisch von der einen in die andere Schräglage bringen.

Dabei ist der Geradeauslauf von bester Qualität – wenn der Luftdruck stimmt. 2,2 bar vorn und 2,4 bar hinten sind vorgeschrieben und sollten tunlichst eingehalten werden.

Denn die Prinzessin reagiert nervös, wenn ihren Reifen zu wenig Luft einverleibt ist. Der Vorderbau wird dann beim starken Bremsen unruhig und das Motorrad läßt sich in Schräglage durch Bodenunebenheiten zum Pendeln anregen.

Trotz des kurzen Federwegs von 125 Millimeter, den die gewaltige Ceriani-Renngabel bietet, kann die MV nicht bockig oder hart genannt werden. Die Cerianigabel spricht exakt auf Bodenunebenheiten an und knallt beim harten Bremsen nicht gleich auf die Anschläge.

Nur das Ansprechen auf die kleinen Querfugen auf der Autobahn ist nicht ihre Stärke: das Losbrechmoment der Lippendichtringe ist etwas zu groß.

Die vordere Scarab-Doppelscheibenbremse ist von bester italienischer Qualität. Die Beläge scheinen sich an den Gußscheiben festzusaugen und zeigen auch bei Nässe kaum ein Nachlassen der Bremswirkung oder eine verlängerte Ansprechzeit. Dafür sehen die Scheiben nach einer Nacht im Freien rostrot aus. Die erste Bremsung ist mit Vorsicht zu genießen: Die Bremse beißt dann fürchterlich.

Die hintere Brembo-Scheibenbremse ist in der Wirkung eher durchschnittlich und paßt nicht zum guten Eindruck der vorderen. Sie ist schlecht zu dosieren und neigt zum Überbremsen.

Eine mit Wildleder bezogene Sitzbank unterstreicht die Exklusivität der MV 800 schon im Stand und hat beim Fah- ▷

Technische Daten und Meßwerte MV Agusta 800 SS Super America

Motor
Fahrtwindgekühlter Vierzylinder-Viertakt-Reihenmotor, querstehend zur Fahrtrichtung eingebaut. Einzelstehende Leichtmetallzylinder mit eingeschrumpften Gußlaufbuchsen. Je zwei im Kopf hängende Ventile pro Zylinder, über zwei obenliegende zahnradgetriebene Nockenwellen und Tassenstößel betätigt. Bohrung x Hub: 67 mm x 56 mm, Gesamthubraum 790 cm³, Verdichtung 9,5, Nennleistung 60,4 kW (82 DIN-PS) bei 9000/min. Motorölinhalt 5 Liter. Ölsorte: ELF Sportigrade SAE 20 W 50.

Vergaser
Vier Dell'Orto Vierkant-Zentralschwimmervergaser ∅ 26 mm, Schieberbetätigung über Seilzug und Gestänge. Trokkenluftfilter ausblasbar, Wechsel alle 10 000 km.

Elektrische Anlage
Kontaktgesteuerte Batterie/Spulenzündung mit außenliegender Zündspule, 12 Volt Gleichstromlichtmaschine, Elektrostarter 12 Volt über Keilriemen antreibend. Zündzeitpunkt 50° vor OT.

Kraftübertragung
Mehrscheibenkupplung im Ölbad. Primärantrieb über schräg verzahnte Zahnräder 68/119 Z i_{prim} = 1,75, Sekundärantrieb über Kardanwelle. Getriebeausgang 15/16 Z, Hinterachsgetriebe 12/32 Z. Klauengeschaltetes Fünfganggetriebe ohne Kickstarter, Getrieberäder gerade verzahnt. Getriebestufen: 2,38/1,69/1,29/1,09/1,0. Gesamtübersetzungen: 11,68/8,45/6,47/5,44/4,88. Geschwindigkeit im letzten Gang pro 1000/min KW-Umdr. 24,34 km/h.

Fahrwerk
Doppelschleifen-Rohrrahmen. Vorn hydraulisch gedämpfte Ceriani-Teleskopgabel, Standrohrdurchmesser 38 mm, Federweg 125 mm, Dämpferöl 200 cm³ ATF pro Holm, Hinterradschwinge in Kegelrollenlagern mit fünffach verstellbaren, hydraulisch gedämpften Sebac-Federbeinen. Federweg 70 mm, Länge zwischen den Augenmitten 320 mm, Radstand 1420 mm, Lenkwinkel 63°, Nachlauf 110 mm.

Räder/Bremsen
Bereifung vorn 3.50 V 18, 2,2 bar, hinten 4.00 V 18, 2,4 bar. Abrollumfang 2,02 m. Leichtmetall-Gußräder, Marke MV Agusta.

Abmessungen/Gewichte
Länge 2130 mm, Breite (ohne Lenker) 630 mm, Höhe bis Oberkante Instrumente 1120 mm, Gewicht vollgetankt mit Werkzeug 260 kg.

Ausrüstung/Zubehör
Tachometer ohne Tageskilometerzähler, 25er Teilung, Meßbereich 0—250 km/h. Mechanischer Drehzahlmesser, 1000er, 500er Teilung, Meßbereich 0—10 000/min, roter Bereich ab 8500/min, Instrumentendurchmesser 75 mm.

Wartung
Großer Wartungsdienst alle 5000 km
Kleiner Wartungsdienst alle 2500 km

Meßwerte
Gemessen mit 70 kg-Fahrer in Lederkombi

0—100 km/h	5,5 s
0—120 km/h	7,8 s
0—140 km/h	9,8 s
0—160 km/h	13,0 s
sitzend	190,8 km/h
liegend	209,5 km/h

Verbrauch
Superbenzin
Testverbrauch . . . . 8,7 L/100 km

Preis

Ausführung Testmaschine	17 315 Mark
+ Auspuffanlage	3 500 Mark

Importeur
Deutschland: Hansen GmbH, Lichtentaler Straße 83, 7570 Baden-Baden
Schweiz: Garage Meyer, CH 6032 Emmen/Luzern

MV Agusta 800 SS Super America

ren den Vorteil, daß der Pilot auf der Bank wie angeschraubt sitzt – er rutscht nicht hin und her. Nachteil: Im Regen wird die Sitzbank schnell durch und durch naß und der Hosenboden des Fahrers auch. Doch „der Fahrer einer großen MV hat immer so viel Geld dabei, daß er bei Regen stets im ersten Haus am Platze absteigen kann", so der Importeur Hansen.

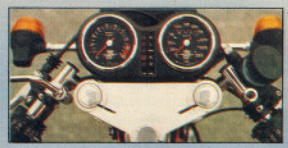
Der Sitzbankhöcker läßt sich in verschiedenen Stellungen justieren. Die leibliche Prinzessin des Eigners kann also auch am MV-Genuß teilhaben. Sie sollte allerdings erbsenschlank sein.

Die Ausstattung ist verspielt italienisch

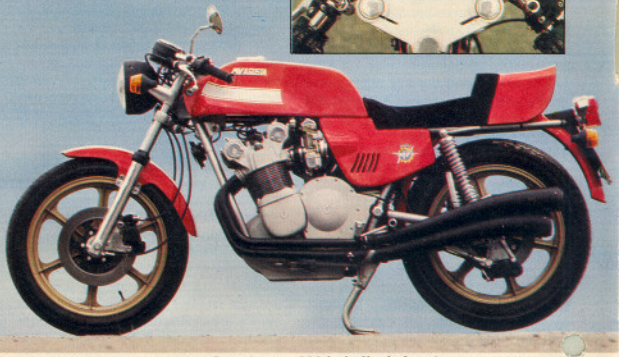
Das, was dem Fahrer im Sichtbereich an Instrumenten angeboten wird, sieht zwar gut aus und trägt den ruhmreichen Namen Smith, ist jedoch von billigster Machart. Die Zeiger wissen weder im Drehzahlmesser noch im Tachometer, was sie anzeigen sollen. Mal sind es nur 8000/min, die der Drehzahlmesser meldet, obwohl der Motor kurz vor dem Überdrehen ist, mal signalisiert der Tacho erst 170 km/h, obschon die elektronische Lichtschranke bei den Messungen über 200 km/h anzeigte. Die Instrumente schmälern den Eindruck von Qualität und Adel. Auch die Leiste mit den winzigen Kontrolleuchten ist ein typischer Wegwerfartikel.

Dafür sind die Hebel mit Schnellverstellung des Kupplungszuges von solider Handwerksarbeit. Die an den Lenkerstummeln angebrachten elektrischen Schalter sind relativ gut zu bedienen, das Blinken allerdings wird dem Fahrer verleidet. Der Knopf läßt sich sehr schwer in die gewünschte Richtung bewegen und noch schwerer in die neutrale Mittelstellung.

Die MV 800 Super America ist keine reinrassige Rennmaschine im Straßentrimm. Es lassen sich noch nicht einmal Straßenzuverlässigkeitsfahrten, geschweige denn Straßenrennen damit gewinnen. Aber die Herzen der Frauen und ab und zu einen neidvollen Blick der männlichen motorradfahrenden Konkurrenz. *Franz Josef Schermer*



Smith-Instrumente an der MV Agusta 800: sie zeigen unruhig und nicht genau an. Auch die kleinen Kontrolleuchten sind nicht übersichtlich.



Eines der schönsten Motorräder: MV Agusta 800 in italienisch-rot

Fotos: Schwab