

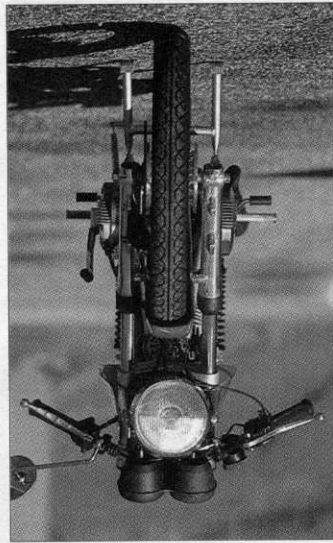
**Der wahre Feinschmecker
schätzt eine Vorspeise
mindestens ebensosehr wie den
Hauptgang.
Eine MV Augusta 125 S
macht Appetit auf
Motorräder dieser Marke.**

Von Frank-Albert Jilg



Wer ist schon gern Kalbslederwurst, wenn er sich Kaviar leisten kann – zudem noch vom Pappeller, wenn das Tafelgeschirr von Villeroy & Boch im Schrank steht?

Während die MV-doch-Vierzylindermotoren konstruktiv immerhin Anleihen von den so erfolgreichen Rennmotoren und technisch hochinteressante Detaillösungen aufweisen konnten, war der Einzylinder-Viertaktmotor der 125 S eine simple, betagte ohv-Konstruktion und schon zu Beginn der siebziger Jahre weder Stand der Technik noch gegen japanische 125er leistungsmäßig konkurrenzfähig. 3440 Mark inklusive Mehrwertsteuer kostete 1976 eine MV Augusta 125 S, rund 700 Mark mehr als eine Honda CB 125 mit Zweizylinder-Viertaktmotor und obliegende Nockenwelle. Da mußte einer schon eingetiefterer Enthusiast sein, um die etwa 20 Prozent Mehrausgaben ohne Stirnrundern zu zahlen. Und davon gab es offenbar nicht viele. Nur etwa 150 Exemplare sind vom offiziellen Importeur verkauft worden. „Eine MV hatte einfach ein schweres, exklusives und teures Motorrad zu sein“, erinnert sich Roland Schnei-



Fotos: Ulrich Schwab

Herzlande hatte ein Motorrad der Marke MV Augusta vier Zylinder und mindestens einen Dreivertelliter Hubraum zu haben, um den Hunger der Kundschaft nach Leistung und Geschwindigkeit zu stillen. Exklusivität war im Preis inbegriffen, und der war, hoch, daß ohnehin nur wenige gut Betuchte als Kunden in Frage kamen.

Kein Wunder also, daß die kleinen MV-Modelle in Deutschland kaum gefragt waren und unbekannt blieben.



Irgendwo unter mir muß ein Motorrad sein: Auf kurvenreichen Landstraßen macht die kleine MV schier unbändigen Spaß. Das Weitwinkel-Foto täuscht ein bißchen, die 125er wiegt nicht mehr als eine moderne Achtziger



Die Sitzbank ist mit Wildleder bezogen (wehe, es regnet . . .), und der Höcker kann etwas nach hinten versetzt werden, Lenker, Hebel und Instrumente unterscheiden sich kaum von denen an den großen MV, nur der Tachometer verspricht dort verzückendere Werte



□ Deshalb ist diese mittlere 125 S immer noch das, was sie ursprünglich war: ein ganz besonderes Spielzeug für ganz besondere Gelegenheiten. Roland Schneider hat es selbst repariert, für 7000 Mark angeboten – und natürlich sofort einen Abnehmer gefunden. Wer jetzt Appetit auf eine kleine MV bekommt, sollte vielleicht einmal bei Schneider in Baden-Baden anklopfen. Es könnte sein, daß er noch eine Vorspeise anrichten kann. Oder sogar einen Hauptgang. Doch der, und auch das wissen Gourmets, ist ein bißchen teurer.

Zwar liegen die Gänge vier und eine seltsame Stufung auf. Das Fünfganggetriebe weist Millimeter) aufweist. Neben einer respektablen, äußerst angenehmen Geräuschdieser Stelle sei ergänzt, daß wechselt werden konnten. „Anben schneller, als sie ausgemit Graugußzylinder die Koltotzukriegen“, erinnert sich Roland Schneider. „Dagegen kletterten bei den alten 125er Modelle aus gleichem Hause. Auch wenn bei diesen noch das typische Mahlen der Steuerrollen schneller angeht, hat also diese Schwittern der Kühlrippen. Zuhäusedeckel und dann noch das

Um sich mit einer 125 S ein bischen schneller fortzubewegen als auf einem Kreidler Florett- oder einem Zündapp-Kleinmotorrad, muß der Motor ordentlich drehen. Bei Nennzahl (8500/min) beginnt auch der rote Bereich auf dem Drehzahlmesser (Instrumente sind noch optimistisch“) lassen

land Schneider: „Selbst 12 PS sie nach einem ganzen Kerl. der, der 1970 mit dem Import



Der voll wälzgelagerte, drehzahlste Kur- betrieb: zwei Kugellager und doppelt käfig- geführte Rollen für den Pleuelhub

fünf eng genug beisammen, so daß an leichten Steigungen im Vierten die Geschwindigkeit nicht allzusehr abfällt. Dafür ist der Sprung zwischen drittem und viertem Gang so groß, daß oft nichts anderes übrigbleibt, als beispielsweise im dritten und mit Vollgas den Berg zu erklimmen. Aber dem Motor scheint solcherlei Last ja nichts anzuhaben. Auch der Ventiltrieb verkrattert kurzzeitig selbst fünfstellige Drehzahlen. Schon eher wird der Fahrer an seine physischen Grenzen stoßen. Während das geringe Gewicht die Kondition nicht nennenswert beansprucht, erfordert die Scarab-Scheibenbremse vorn kräftige Arm- und Fingermuskulatur. Und die Cetriani-Teleskopgabel sowie die Federelemente hinten vom gleichen Hersteller übermitteln perfekt, via Lenkerstummel und schmaler Sitzbank, jede Lederanzug. Zwar läßt sich der 22er-Dellorto-Vergaser verurpuffgeräusch, einmal das stets vernehmbarere Schlärfen, das herum – unter dem auf einmal gar nicht mehr so bequemen Ledersattel. Hinzu kommen metallisches Dröhnen der Motorge-

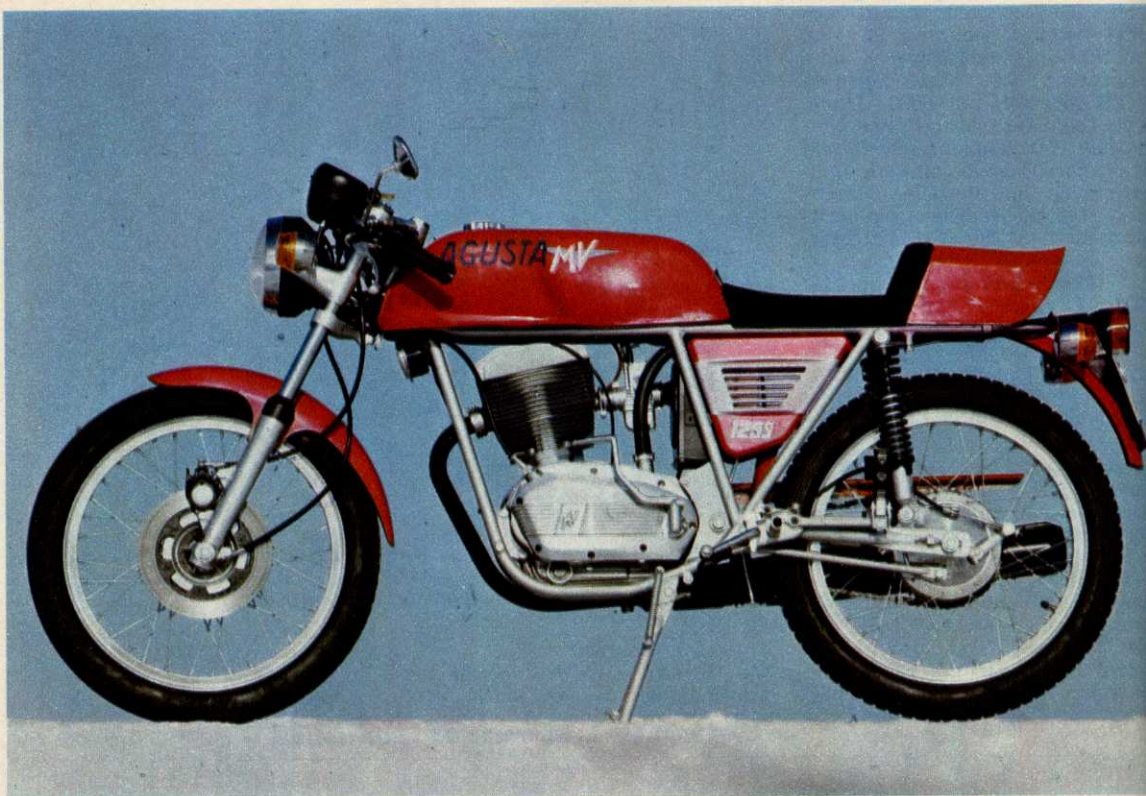
von Smiths aus England), der allerdings ebenfalls Schätzwerte angibt, weil die rote Nadel öfters wild hin und her pendelt. Also am besten nach Gefühl und Gehör fahren. Spätestens dann, wenn das Schwirren der Kühlrippen an Leichtmetall-Zylinder und Zylinderkopf das Ansaug- und Auspuffgeräusch übertrönt, ist ne Angst, der Kurbeltrieb ist einen Motor dieser Hubraum-

schwieriger haben, um sich auf der 125 S wohlzufühlen, auch aus ästhetischen Gründen. Die rennmäßige Sitzposition mit stark angewinkelten Beinen und nach vorn geneigtem Oberkörper offenbart schonungslos jedes Fettpolsterchen – besonders um Bauch- und Gesäßteile herum – unter dem auf einmal gar nicht mehr so bequemen Lederanzug. Zwar läßt sich der kleine Sitzbankhöcker noch etwas 22er-Dellorto-Vergaser verurpuffgeräusch, einmal das stets vernehmbarere Schlärfen, das herum – unter dem auf einmal gar nicht mehr so bequemen Ledersattel. Hinzu kommen metallisches Dröhnen der Motorge-

Es schien, als ob rote Farbe, hochglanz-poliertes Leichtmetall und Wildleder-Sitzbankbezug neben dem MV-Tankemblem einfach nicht ausreichen würden, um dem Anspruch, der nun einmal an ein Motorrad dieser Marke gestellt wird, zu genügen. Sicher passte eine 750er besser zu einem gestandenen Mannsbild als diese schmale, niedrige und kaum mehr als zwei Zentner schwere Disco ohnehin keiner abnehmenden Dorfplatz oder vor der Haus. Das würde ihm zu Hause vertrauen, eine MV zu überhoh- Angst, der Bengel wird sich nie sich an die Spur der kleinen MV Fahrer auf die Idee kommen, klüchtgewichtige Achtziger- könnte heute mancher freche, draufsitzen, Fahrermasse noch 80 oder 85 Kilogramm reißen, und wenn dann auch sich freilich keine Bäume aus-



MV Agusta 125 Sport



In Wiederaufnahme jener kleinvolumigen Modelle, die mit 125 cm³ Hubraum einst durch ihre Rennerfolge den Weltruhm der Marke MV—Agusta begründeten, entstand dieses kleine 125er Viertakt-Modell, das auch mit Leichtmetallguß-Speichenrädern geliefert wird.

M: Einzylinder-Viertaktmotor, Leichtmetallzylinder mit Guß-Laufbuchse, im Kopf hängende Ventile über Stoßstangen und Kipphebel betätigt. Bohrung 53 mm, Hub 56 mm, Hubraum 123,5 cm³. Verdichtung 9,5. Max. Leistung 12 PS (8,88 kW) bei 8500 U/min. 22-mm-Dellorto-Vergaser. Druckumlaufschmierung mit Zahnradpumpe. Wechselstrom-Generator 12 V 60 W, kon-

taktlose Thyristor-Zündung.

K: Primärkraftübertragung Zahnräder. Mehrscheibenkupplung im Ölbad. Fußgeschaltetes Fünfganggetriebe mit Kickstarter, Hinterradantrieb mit abgedeckter Kette.

F: Doppelschleifen-Rohrrahmen. Ölgedämpfte Teleskopgabel vorn, Schwinge mit ölgedämpften, einstellbaren Federbeinen hinten.

R: Leichtmetallguß-Speichenräder.

Hydraulisch betätigte Scheibenbremse 260 mm \varnothing vorn, Leichtmetall-Vollnabenbremse 160 mm \varnothing hinten.

T: Fassungsvermögen 14 ltr.

W: Gewicht 103 kg. Verbrauch 3,1 ltr/100 km. Höchstgeschwindigkeit 120 km/h.

Pr: DM 3135,—

Importeur-Adressen s. S. 257/258

Meccanica Verghera S.p.A., Verghera

MV Agusta 350 Sport



In der Technik gegenüber den 350er Modellen dieses Modell erstmals zur Markteinführung kam auch eine 500er Version des Modells. Die technischen Daten gelten.

M: Zweizylinder-Viertaktmotor (Twin), im Kopf hängende Ventile über Stoßstangen und Kipphebel betätigt. Bohrung 63 (75) mm, Hub 56 mm, Hubraum 349 (472) cm³. Verdichtung 9. Max. Leistung 19,87 (23,5) PS (19,87 bzw. 39 kW) bei 7800 (8900) U/min. Zwei 24-mm-Dellorto-Vergaser, Druckumlaufschmierung mit Zahnradpumpe. Elektronische Dansi-Zündung. Wechselstrom-Generator 12V 11W.

K: Primärkraftübertragung Zahnräder. Mehrscheibenkupplung im Ölbad. Fußgeschaltetes Fünfganggetriebe mit Kickstarter, Gangstufen



▲ Roland Schneider und vor ihm der Motor einer MV Agusta 125 S

ER HAT ANGERICHTET

Roland Schneider ist eine Kapazität in Sachen MV Agusta. Utz Raabe, Präsident des Clubs, hat ihn angestiftet, den Mitgliedern beim Zerlegen und Zusammenbauen eines 125er-Einzylindermotors Mut zur Selbsthilfe zu machen.

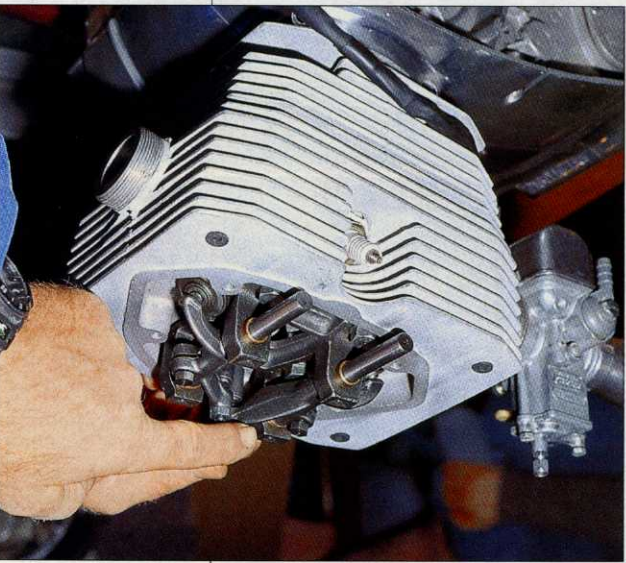
VON FRANK-ALBERT JLLG
FOTOS: ULRICH SCHWAB

Nicht nur BMW wurde für das Baukasten-System bei den Boxermotoren bekannt. Auch MV Agusta pflegte es. So lässt sich der von 1975 bis 1977, also bis zum Ende von MV Agusta gebaute 125 S-Motor konstruktiv bis auf den 1959 eingeführten kleinen 125er-Einzylinder-Viertakter zurückverfolgen.

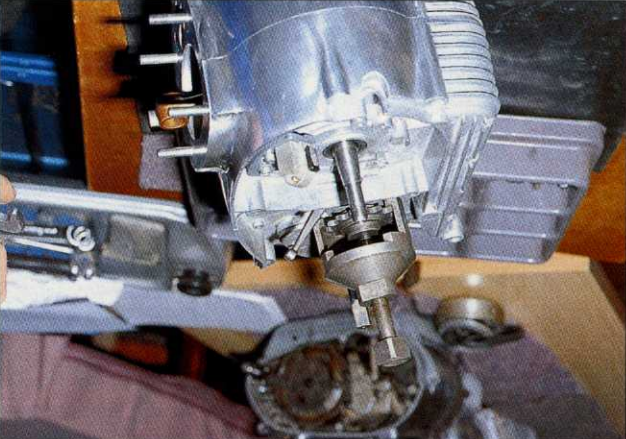
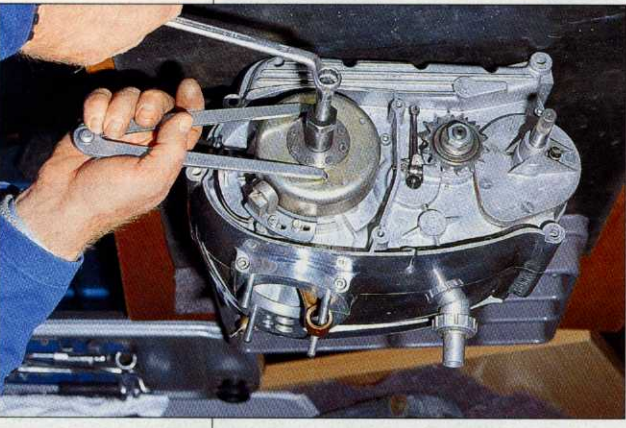
Roland Schneider kennt alle MV-Motoren. „Schäden am 125 S-Motor sind nahezu unbekannt. Zwölf PS nach CUNA-Norm hatten die Italiener angegeben, aber auf einem deutschen Leistungsprüfstand waren es knapp neun PS. Die 125er-Motoren mit Grauguss-Zylinder haben früher oder später geklemmt, nicht aber der S-Motor mit

seinem Leichtmetall-Zylinder und der dünnen Grauguss-Laufbuchse“. Es sind also sogenannte „Bauernmotoren“, bei denen MV Agusta bewusst auf hohe spezifische Leistung verzichtet hat. Die Tellerdurchmesser der Ventile sind vergleichsweise klein, der Einlasskanal ist dünnwandig gegossen und kann nicht „aufgemacht“ werden.

Als erstes müssen die beiden Kipphebel ausgebaut werden, dazu die Kurbelwelle auf oberen Totpunkt (OT) drehen um die Ventilfedern zu entspannen. Die Kipphebelachsen werden herausgeklopft, dabei aufpassen, dass die Scheiben auf der Stoßstangenseite nicht in den Schacht fallen. Dann müssen die Kipphebelbrücken ab, und erst



▲ Kiphebelachsen nach rechts (in Fahrtrichtung gesehen) herausklopfen. Aufpassen, dass die Scheibe links in den Stoßstangenschacht fällt



▲ So und nicht anders wird ein Polrad abgezogen, mit korrektem Haltewerkzeug und dem passenden Abzieher. Darunter ein sogenannter Glocken-Abzieher für das Ritzel

„Manchmal haben sich diese Nieten gelockert“, so Roland Schneider. „Eingeleitet durch Nachschlagen der Nieten, auf Dauer aber gibt es nur eines: alte Nieten raus und neue rein“. Ölpumpe abnehmen ist kein Problem. Vor dem Herausziehen der Nockenwelle die Stößel herausnehmen. Zum Lösen der Mutter am Steuer- rad muss die Kurbelwelle blockiert werden, am besten durch ein Stück Rundmaterial durch das Pleuelauge geschoben. Aber aufpassen, die Fläche am Kurbelgehäuse nicht beschädigen, sonst könnte der Öldruck darunter leiden. Für das Primärtriebssrad wird ein Abzieher M30x1,5 notwendig.

Die beiden Kurbelgehäuse-Hälften werden von der rechten Seite aus getrennt. Als erstes müssen elf Schrauben gelöst werden, neun gleich lange und zwei kürzere. Eine der Schrauben sitzt übrigens gut versteckt. Dann wird – siehe die beiden entsprechenden Bilder – wieder Spezialwerkzeug nötig. Und unbedingt daran denken, eine Schutzkappe auf das Gewinde aussen am rechten Kurbelwellenstumpf aufzusetzen, bevor abgedrückt und die Gehäusehälften getrennt werden – wobei laut Schneider schlimmstenfalls drei Scheiben aus dem Getriebe herausfallen, die freilich leicht wieder dem Ursprungsort zugeordnet werden können.

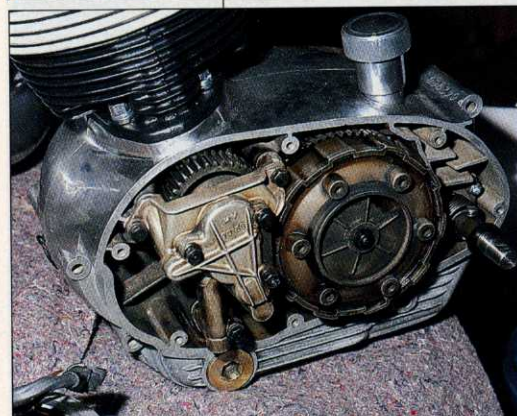
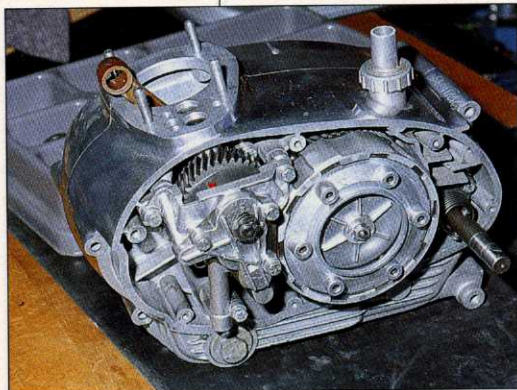
Beim Getriebe des 125 S-Motors sind die Schaltgabelachsen fest eingepress, weshalb die Getriebe-Montage eine ziemlich umständliche Fummel werden kann und der Mechaniker dazu am besten drei Hände haben sollte. Roland Schneiders Rezept: zwei Löcher in die Gegenseite, damit die Achsen mit einem Dorn herausgeklopft werden können und so das Einsetzen der einzelnen Getriebe-teile wesentlich vereinfacht wird.

Beim Zusammenbau des Motors muss berücksichtigt werden, dass die Kurbelwelle des 125 S-Motors nach rechts distanziert wird. Beim Getriebe selbst brauchen keine Wellen ausdistanziert werden, sondern einfach alles so wieder eingesetzt wird wie es auseinandergenommen wurde. Die Montage beginnt mit der linken Kurbelgehäuse-Hälfte, die auf einer Herdplatte gleichmäßig auf ungefähr 50 Grad Celsius erwärmt wird. Reihenfolge sodann: Kurbelwelle, Getriebe-

dann kann die Zylinderkopfverschraubung gelöst werden. Eine Schraube hierbei, die die Ölversorgung bestimmt, verlangt nach einem besonders dünnwandigen 13er Steckschlüssel-Einsatz. Der Zylinderfuß ist mit vier M8x1-Feingewinde- muttern festgeschraubt. Der Kolbenbolzen hat drei bis vier Tausendstel Millimeter Übermaß, zum Herausdrücken den Kolben also anwärmen. Die Mutter am Polrad trägt kleine Einstiche, und das heißt Linksgewinde. Das Polrad bitte nicht mit einem Klauenabzieher herunterreißen, sondern mit dem passenden M22x1-Abziehwerkzeug. Die Mutter am Ritzel hat ebenfalls Linksgewinde, zum Lösen wird das Ritzel mit einem aus einem Stück alter Kette selbstgemachten Haltewerkzeug fixiert. Das Ritzel selbst wird mit einem M30x1-Abzieher oder mit einem sogenannten Glocken-Abzieher entfernt.

An der Kupplung wird die Einstellschraube herausgeschraubt und die zwei Druckstangen samt Kugel dazwischen herausgeholt. Die balligen Enden der Druckstangen müssen nach aussen zeigen. Anstelle der Einstellschraube wird eine normale M7-Schraube samt Platte eingesetzt um die Druckfedern soweit einzurücken, bis der Sprengring herausgezogen werden kann. Dann die M7-Schraube langsam lösen, wobei sich die Druckfedern entspannen und schließlich die Kupplungsscheiben herausgenommen werden können. Weiter gehts nur mit Spezialwerkzeug (das sich Bastler freilich leicht selber bauen können), um den Kupplungsträger abdrücken zu können. Der innere, an dem die vier Scheiben mit Reibbelägen greifen, trägt insgesamt 25 Kugeln mit jeweils 3/16 Zoll Durchmesser – falls Ihnen also beim Abnehmen des Teils ein paar davon herunterfallen sollten...

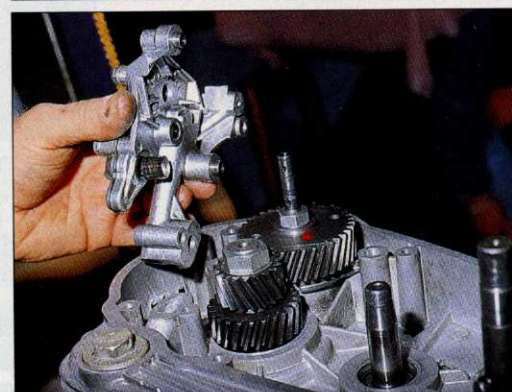
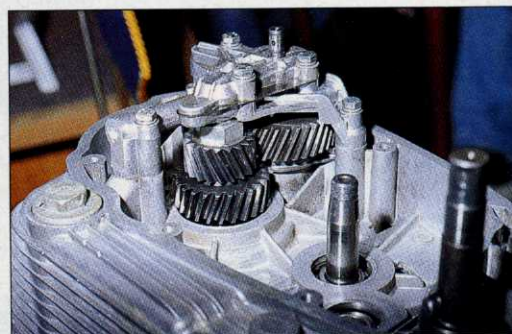
Der Kupplungskorb ist mit dem schrägverzahnten Primärtriebssrad verbunden. Die Kupplungsscheiben sind mit dem Durchmesser – falls Ihnen also beim Abnehmen des Teils ein paar davon 25 Kugeln mit jeweils 3/16 Zoll Reibbelägen greifen, trägt insgesamt innere, an dem die vier Scheiben mit Reibbelägen greifen, trägt insgesamt 25 Kugeln mit jeweils 3/16 Zoll Durchmesser – falls Ihnen also beim Abnehmen des Teils ein paar davon herunterfallen sollten... Der Kupplungskorb ist mit dem schrägverzahnten Primärtriebssrad verbunden.



▲ Die linke Motorseite (Steuerseite) mit Primärtrieb, Kupplung und Ölpumpe. Zum Vergleich ein älterer 125er-Motor, noch mit Grauguss-Zylinder. Beim 125 S-Motor sitzt ganz außen noch das Schneckenrad für den Drehzahlmesser-Antrieb. Ganz genau hinsehen: ein großer Seegering hält die äussere Druckplatte der Kupplung im Korb



▲ Der Kupplungsträger (hier noch am Abdrück-Werkzeug) und die 25 mit Fett in Position gehaltenen Kugeln mit 3/16 Zoll Durchmesser



▲ Antriebsrad für den Primärtrieb, Zwischenrad und Antriebsrad für Nockenwelle und Ölpumpe, die als Einheit abgenommen und nur im Zweifelsfall auseinandergenommen wird



▲ Das selbstgemachte Spezialwerkzeug für Demontage (und auch Montage) des Kupplungsträgers

hauptwelle, -ritzelwelle, Kickstarterwelle, dann die Schaltgabeln, die Schaltwalze und noch die beiden Schaltgabelachsen, die bis zum Anschlag eingeklopft werden. Und dann muss die rechte Gehäusehälfte erwärmt werden. Zwischen die beiden Gehäusehälften gehört laut Schneider eine Papierdichtung und dazu noch etwas Dichtmasse. Die Gehäuseschrauben werden zunächst nur leicht handfest angezogen. Dann wird die Funktion des Kickstarter-Mechanismus und die Schaltung kontrolliert. Nicht vergessen, die Gehäuseschrauben bei vollständig abgekühltem Gehäuse nachzuziehen.

Weiter mit der Montage auf der linken Seite: die drei schrägverzahnten Räder, die Ölpumpe und dann der innere Kupplungskorb. Die 25 Kugeln werden dabei mit frischem Lagerfett gegen Herausfallen gesichert. Den Rest der Kupplungsmontage kennen Sie ja schon – Demontage einfach rückwärts. Einstellen ist auch kein Hexenwerk. Die Druckfläche am Ausrückhebel (wo der Kupplungszug eingehängt wird) soll etwa rechtwinklig zur Druckstange anliegen. Abschließend den linken äusseren Gehäusedeckel drauf und ran an die rechte Seite.

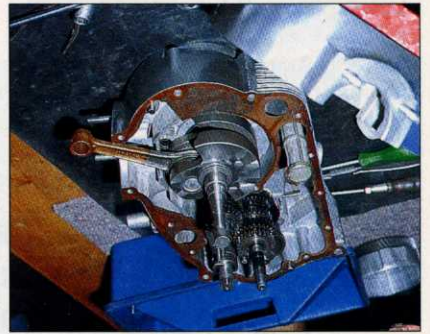
Der 125 S-Motor hat eine kontaktlose Zündung. Der Luftspalt zwischen Abnehmer und der mit einem Pfeil am Polrad markierten Stelle soll 0,2 bis 0,3 mm groß sein, laut Roland Schneider darf es für besseres Anspringen gestrost der halbe Wert sein. Auf dem Polrad selbst sind Markierungen für den Zündzeitpunkt, er soll bei 33 Grad vor OT liegen. Alternativ gibt es eine einfache Rechnung: Polrad-Durchmesser mal 3,1416 geteilt durch 360 und diesen Wert mal 33 genommen ergibt den korrekten Abstandswert der Markierungen.

Das Ventilspiel wird auf 0,05 mm am Einlass und auf 0,1 mm am Auslass eingestellt, wobei die Kurbelwelle wieder auf oberen Totpunkt vom Arbeitstakt gedreht wird. Wichtig ist, dass die Zylinderkopf-Muttern nach 500 km nachgezogen werden, wobei dann wieder Schritt eins der Motor-Demontage fällig wird: beide Kipphebel ausbauen, Muttern nachziehen, Kipphebel wieder einbauen und Ventilspiel justieren. Na und, werden MV-Fans fragen? Warum einfach, wenn's auch umständlich geht...

► Es gibt tatsächlich Leute, die sich auch für etwas anderes interessieren als für die Verzyliermotoren von MV. Und ausserdem ist Roland Schneider auch ein begehrter Spezialist



► Die Kurbelwelle wird nach rechts ausdistanziert, also auf die Scheibe(n) am rechten Wellenstumpf achten. Hier ist auch noch die Schutzkappe über dem Gewinde zu sehen



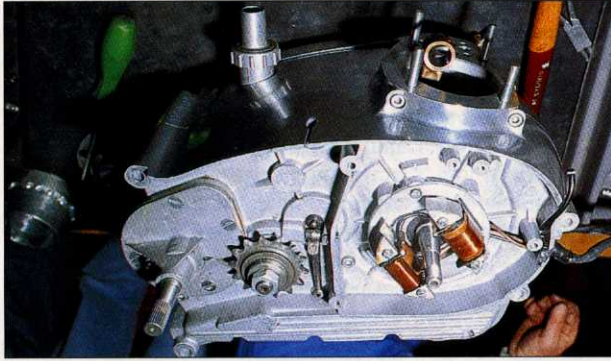
► So werden die beiden Kurbelgehäuse-Hälften getrennt. Den Abdrücker brauchen Sie ja schon für den Kupplungssträger. Nicht vergessen, eine Schutzkappe über das Gewinde aussen am Kurbelwellenstumpf zu legen



► Zum Lösen der Muttern muss der Kurbeltrieb blockiert werden, am besten durch ein Stück Rundmaterial, das durch das Pleuelauge gesteckt wird. Vorsicht, Dichtfläche am Kurbelgehäuse nicht beschädigen



► Dort, bei den drei „Warzen“ am Polrad, muss der Luftspalt zum Abnehmer 0,2 bis 0,3 mm messen. Schneider empfiehlt weniger für besseres Anspringen



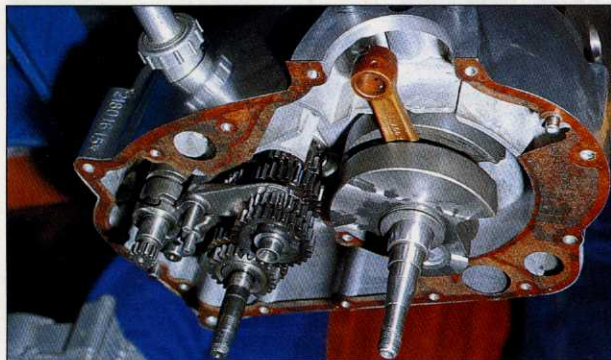
► Kontrolle ist besser, mit einer Zange wird die Schaltwalze verdreht und alle fünf Gänge inklusive Leerlauf durchgeschaltet. Erst dann werden die Gehäuseschrauben vollends festgezogen



► Noch ein Spezialwerkzeug Marke Eigenbau, aus einem alten Kettenstück, um das Ritzel zu blockieren



► So weit, so gut, die Getriebe- und Schaltungsteile in der richtigen Position, bevor die rechte (erwärmte) Gehäusehälfte wieder aufgesetzt wird



► Die kleine, braun ummantelte Spule ist die Zünderreger- spule und laut Schneider wärmeempfindlich. Ein paar Löcher vorn im äusseren Gehäuse- deckel könnten nicht schaden