

# Eilige Arznei

Nach Feierabend gönnt sich der Apotheker Gerhard Grund ein exklusives Beruhigungsmittel.

Von Michael Schäfer, Fotos: Ulrich Schwab



**S**chade eigentlich: Wenn das Kosten-  
dämpfungs-Gesetz von Bundes-  
Gesundheitsminister Horst Seeho-  
fer erst einmal greift, werden solche  
Geschichten wie die des Apothekers  
Gerhard Grund aus Lindhorst bei Han-  
nover wohl selten werden.

Das Ritual ist stets das gleiche:  
Nach vollbrachtem Tagwerk hüllt sich  
der Doktor der Pharmazie in rot-weiß-

schwarzes Leder, steigt eine Treppe tie-  
fer in die mit Teppich ausgelegte Garage,  
öffnet das Rolltor, greift zu einer kleinen  
Ätherflasche und – nein, das tiefe Röh-  
ren, das gleich darauf das Haus erfüllt,  
stammt nicht aus der befreiten Brust des  
Doktors, sondern aus den offenen An-  
saugtrichtern einer sündhaft teuren MV  
Agusta 1000 Corona. Den Äther braucht  
die Corona schlicht als Starthilfe.

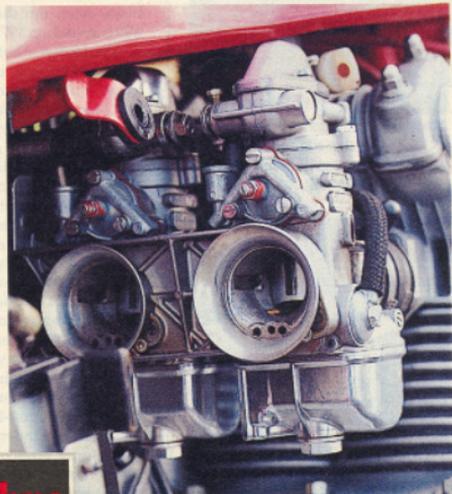
Neben der entspannenden Wirkung  
einer MV Agusta mit einem Liter Hub-  
raum auf ein italophiles Nervensystem  
würde selbst die gleiche Menge Äther  
bestenfalls wie Nasenspray wirken. Und  
gut für die Lungen des eiligen Apo-  
thekers ist die Corona obendrein: „Ich  
mußte meiner Frau zuerst versprechen,  
das Rauchen aufzugeben, bevor ich die  
Corona kaufen durfte.“



**La Linea:** Design hin, Windkanal her – die MV Agusta 1000 Corona ist bar aller Plastik-Spielereien einfach schön

**Gran Turismo:** Die Sitzhaltung auf der Corona entspricht etwa der auf einer BMW K 100 RS. Und hat die nicht auch einen Kardan?

**Dell'Arte:** Die vier Dellorto PHF 30 mit Beschleunigerpumpe sind nicht einfach nur „Vergaser“ – es sind Kunstwerke



**Bühne  
Frei**

## Klassik: MV Agusta 1000 Corona

Immerhin ist der Pharmakologe nun schon seit 13 Jahren rauchfrei. Doch liegt der Beginn seiner feuerroten Leidenschaft noch weiter zurück. Der Dialog, der sich zwischen den Eheleuten Grund im Jahr 1971 entspann, ist exemplarisch: Er: „Ich brauche ein Hobby.“



**Cardano massimo:** Durch den Drehsinn der Kurbelwelle bedingt, läuft das Tellerrad außen auf dem Kegelelrad



**Meccanica Verghera:** Wie viele Motorradwerke war auch MV Agusta vor dem Krieg – und ist es heute wieder – ein Luftfahrtunternehmen



**Forza, Italia:** Aprilia, Agusta, Brembo, Ceriani, Tommaselli – kann ein Motorrad italienischer sein?

Sie: „Du bist verrückt.“ Er: „Ich kauf' ne BMW.“ Sie: „Na gut.“

Der „vermüftige“ Kardanantrieb ermöglichte dem Doktor Bekanntschaften mit einer Reihe Münchner Motorräder. Im Jahr 1979 aber schlug das Schicksal zu: in Form eines Bayern, den Gerhard Grund während eines Urlaubs in Kenia kennenlernte. Der Bayer rief dem Doktor, dem die Fahrleistungen seiner Bayerinnen nicht mehr ausreichten, ganz unpatristisch, sich doch einmal unter italienischen Motorrädern umzusehen. Eine Moto Guzzi kam jedoch nicht in Betracht: „Zu wenig Leistung.“ Einmal mehr entpuppte sich aber die Zeitschrift MOTORRAD als die Rettung: „Der MV Agusta-Händler Norbert Lappe aus Geseke hatte annonciert, er habe alle MV-Modelle am Lager“, erinnert sich Doktor Grund.

Und da MV Agusta neben Moto Guzzi die einzige italienische Motorradmarke war, die je Motorräder mit Kardan baute, war der Weg von Lindhorst nach Geseke im Sauerland schnell gefunden: „Tja, und da stand sie.“

„Sie“ ist eine höhere Evolutionsstufe der MV Agusta 800 America, die von 1975 bis 1978 im von Motorradbegeisterten fast religiös verehrten Werk des Conte Domenico Agusta in Cascina Costa, nahe Verghera in Norditalien, gebaut wurde: die MV Agusta 1000 Corona. Die Evolution selbst fand allerdings in Deutschland statt – in Baden-Baden. 25 Exemplare der 1000 Corona wurden dort von Importeur Roland Schneider, der sich auch heute noch um die roten Renner kümmert, zwischen 1978 und 1982 gebaut.

Die Italiener hatten den Hubraum ihres Vierzylinders, der in 350er und 500er Version unter Fahrern wie John Surtees und Mike Hailwood 13 von insgesamt 37 Weltmeisterschaften für MV Agusta entschieden konnte, nur begrenzt weiterentwickelt: Über eine 600er von 1965 mit 58 x 56 Millimetern Bohrung und Hub und eine 750er mit 65 x 56 Millimetern bis hin zu Zylinderdimensionen von 67 x 56 Millimetern und 790 cm<sup>3</sup> Hubraum.

Doch wenn viel Hubraum gut ist, kann mehr davon nur besser sein, folgte Importeur Schneider und ließ für seine exaltierte Kundschaft 1977 zunächst eine 850er mit 69 Millimetern Bohrung und 838 cm<sup>3</sup> Hubraum vom Stapel. Doch mit 69 Millimetern Bohrung und damit nur noch zwei Millimetern Wandstärke hatten die Grauguß-Laufbuchsen in den einzelnen Zylindern die Grenzen des Wachstums erreicht. Für größere Laufbuchsen mußten größere Zylinder gegossen werden. Aus Fertigungsgründen wurden die gleich paarweise vergossen.

Auch mehr Hub war gefragt. Mit den noch aus dem 500er Renntriebwerk stammenden 56 Millimetern hätte ein Einleitertriebwerk mehr als 74 Millimeter Bohrung benötigt. Dafür aber war auf dem Motorgehäuse kein Platz mehr.

Also wurden die Hubzapfen der geschmiedeten und aus sechs Teilen zusammengepreßten Kurbelwelle jetzt extrazentrisch kleiner geschliffen und mit Pleueln

## DER BESITZER



**II Dottore:** Apotheker Gerhard Grund aus Lindhorst hat gut lachen – er hat seine MV

In den fünfziger Jahren hatte ich eine NSU Quickly, bis Vater einen Heinkel-Roller spendierte. Die NSU-Max hatte keinen Kardan“, erläutert der Doktor der Pharmazie. Jahrgang 1933, den Beginn seiner Motorradleidenschaft. Die BMW R 75/5, R 90 S, R 100 RS und K 100 RS, eine Yamaha XJ 650 und schließlich die Corona setzten den Weg fort. Seit 1991 steht eine offene Yamaha FZR 1000 neben der MV. Aber sein Herz gehört der Corona: „Wenn ich die anwerfe, läuft das ganze Dorf zusammen.“ Glückliches Lindhorst...

mit kleineren Lagern versehen. So erreichte der MV-Motor 62 Millimeter Hub, was mit 70 Millimetern Bohrung 954 cm<sup>3</sup> Hubraum ermöglichte.

Aber was sind schon Zahlen und Fakten? Allein die Kombination des mattglänzenden Motors mit den feuerroten Flächen und Linien des Corona-Körpers hat eine elektrisierende Wirkung: „Die Lackierung und die Auspuffanlage sind allerdings nicht original. Der Rahmen war ursprünglich silbermetallisch, und die Vier-in-vier-Auspuffanlage habe ich gegen das

## Klassik: MV Agusta 1000 Corona

Vier-in-eins-Pendant der 1000er Ago ausgetauscht", erklärt der Doktor.

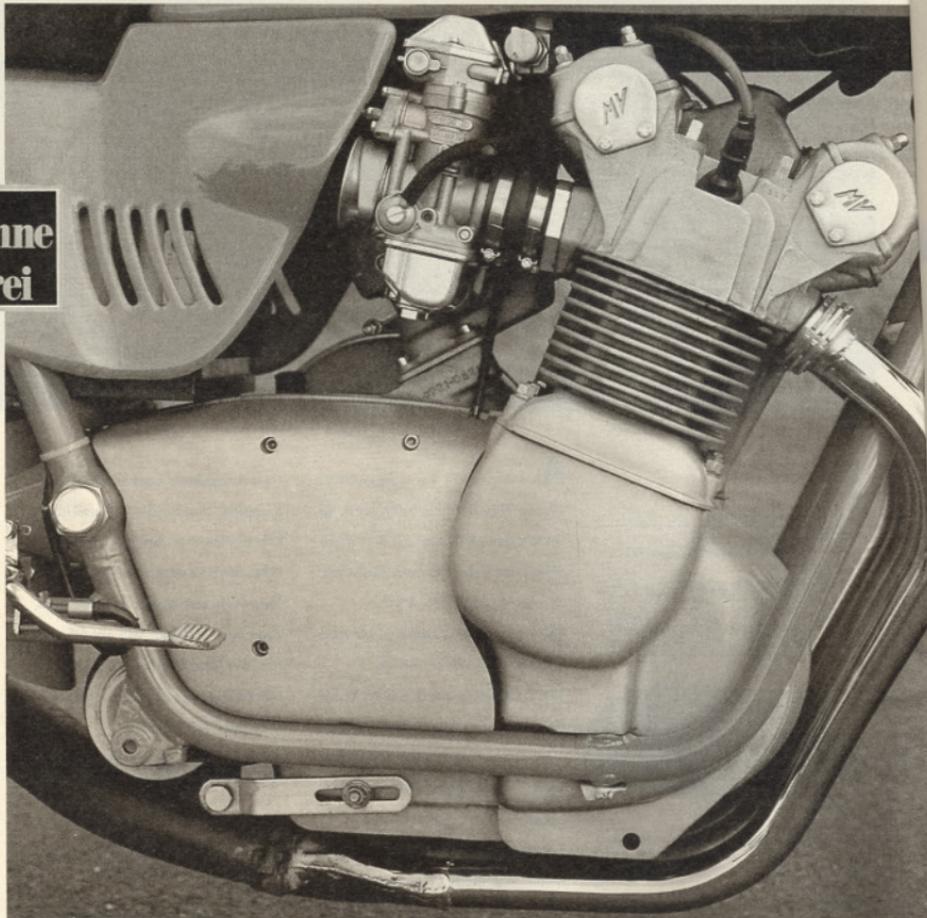
Unter ihrer Eleganz verbirgt die Corona eine erstaunliche Körperfülle. Satte 265 Kilogramm schieb der TÜV ihr in den Fahrzeugschein. Dabei ist die Maschine doch regelrecht klein.

„Der Vierrohr-Auspuff wiegt allein 23 Kilogramm. Die Vier-in-eins-Anlage ist allerdings zehn Kilogramm leichter. Dann ist da die Dynastart-Anlage – E-Starter und Lichtmaschine in einem – von Bosch: 13 Kilogramm, plus der massigen 32-Ah-Batterie. Auch der Rahmen ist sehr schwer geraten: Zusammen mit dem Kardanantrieb und den schwergewichtigen Winkeltrieben stecken hier 25 Kilogramm

mehr als nötig“, zählt MV-Spezialist Roland Schneider die Einzelheiten auf.

Doch die effektiven 255 Kilogramm Lebendgewicht der Grundschen Corona sind immerhin Pfund für Pfund MV Agusta. Denn wenn es auch zeitgleich mit der Corona eine MV 1000 Ago aus der Werkstatt des ehemaligen MV-Rennleiters Arturo Magni zu kaufen gab, die mit Ketten-Sekundärtrieb und Chrommolybdän-

**Bühne  
Frei**



Rahmen sowie dem leichten Vier-in-eins-Auspuff vollgetankt nur 228 Kilogramm wog: Sie war halt „nur“ eine Magni mit MV-Motor – und keine echte MV Agusta. Und außerdem fehlte ihr ja der Kardan. . .

Bei warmem Motor bringt der Dynastarter den Vierzylinder auch ohne Ätherdusche ans Laufen. Der Verdacht kommt auf, daß die Corona das Näschen Äther braucht, weil die Kompression des Trieb-

werks nicht mehr die beste ist. MV-Spezialist Schneider bestätigt später den Verdacht: „In den großen Motoren haben wir damals Kolben mit sieben hundertstel Millimetern Laufspiel verbaut. Leider fehlt die Mahle-Kolben aber auch noch etwas ein, wenn sie heiß wurden. Da war der Kompressionsverlust natürlich programmiert. Deshalb sind wir später auf vier Hundertstel Einbaumaß übergegangen.“

Zusammen mit der Kompression verflüchtigt sich allerdings auch Leistung: 105 PS gab Importeur Schneider für den offenen 1000er Motor an. Ein Wert, der angesichts der erst mit der gleichstarken und unverkleideten Magni-MV 1000 Ago gemessenen Spitze von 221 km/h glaubhaft scheint. Die Grundsche Corona läßt dagegen einiges an Temperament vermissen, als der Autor leuchtenden Auges endlich den Dellortos das Maul aufreißen darf. Der Motor verträgt zwar über 10 000 Touren, aber versuchen muß man das ja nicht auf einem Motorrad, dessen Schätzwert heute bei über 80 000 Mark liegt.

„Mich hat sie 1979 noch 26 000 Mark gekostet“, hatte der Doktor dem Autor seinen Einstandspreis beziffert. Die ungeheure Wertsteigerung erklärt sich vielleicht auch aus dem einmaligen Fahrgefühl: vom ersten Meter an ist von den fünf Zentnern Lebendgewicht der Corona einer einfach verschwunden. Die schweren Bauteile sind niedrig und nahe am Schwerpunkt angeordnet, so daß sich die Beharrlichkeit der überschüssigen Pfunde nur beim Beschleunigen und Bremsen bemerkbar macht.

Das Fahren selbst jedoch ist ein Gedicht. Die Corona ist in jeder beliebigen Fahrsituation hervorragend ausbalanciert. Selbst der Kardanantrieb tut bei Lastwechseln keinen Mucks. Die Stabilität und der Gleichmut, womit die Corona ihren Fahrer an ihre Schräglagengrenze heranführt, können sich selbst mit moderneren Konstruktionen messen.

Aus dem Stummel der fast ungedämpften Vier-in-eins-Anlage und den offenen Trichtern der Dellortos erklingt dabei eine Melodie, die heute nicht mehr oft gespielt wird: ein frei atmender, frei hochdrehender Viertakt-Vierzylinder – das ist etwas anderes als ein modernes, kreischendes Superbike-Triebwerk. Dieser MV-Motor hat Stil.

Von dieser Warte aus betrachtet, paßt die MV 1000 Corona natürlich hervorragend zu dem grau melierten Pharmazeuten mit dem verschmitzten Lächeln. Und das Bewußtsein, daß Seehofers Sparpläne wenigstens ihm den Spaß an Apothekerpreisen nicht mehr verderben können, läßt Gerhard Grunds Lächeln noch ein wenig breiter werden. □



**Instrumente** impressibill: Veglia-Drehzahlmesser und Smiths-Tacho übertreiben mit ihren Skalen weniger als man meint

**Potenza massima: 105 PS bei 10 000/min** und 96 Nm Drehmoment sind Werte, die sich auch heute hören lassen können. Und erst ihr Klang . . .

**Iniezione iniziale: Ohne Äther verweigert die Corona von Doktor Grund ihren Dienst. Doch wozu ist man Apotheker?**



## MV 1000 CORONA

### Motor

Luftgekühlter Vierzylinder-Viertakt-Reihenmotor, zwei obenliegende, zahnradgetriebene Nockenwellen, zwei über Tassenstößel betätigte Ventile pro Zylinder, Ø Einlaß/Auslaß 31,8/29 mm, Ventiltub Ø Einlaß/Auslaß 8,8/8,0 mm, Nadelstumpfschmierung mit fünf Litern Inhalt, vier Dellortorundschleibervergasers PHF 30 B, Durchlaß 30 mm, kontaktgesteuerte Batterie/Spulenzündung, Bosch-Dynastart-Anlage (E-Starter/Lichtmaschinen-Kombination) mit zwei verschiedenen Keilriemen-Vorgelegen, Lichtmaschinenleistung 135 Watt, Batterie 12 V/32 Ah.

Bohrung x Hub	70 x 62 mm
Hubraum	954 cm <sup>3</sup>
Verdichtungsverhältnis	10,5:1
Nennleistung	105 PS (78 kW) bei 10 200/min
Max. Drehmoment	9,6 km (96 Nm) bei 7900/min

### Kraftübertragung

Primärtrieb über schrägverzahnte Zahnräder, mechanisch betätigte Mehrscheiben-Ölbadkupplung, Fünfganggetriebe, Sekundärtrieb über Eingelenk-Kardanwelle mit zwei Winkeltrieben.

### Fahrwerk

Doppelschleifen-Stahlrohrrahmen, Ceriani-Telegabel, Ø 38 mm, Zweiarmschwinge aus Stahlrohr mit integrierter Kardanwelle, Sebac-Federbeine, Federbasis dreifach einstellbar, MV Agusta-Sechsspeichen-Sußfräser aus MgAl-Legierung, vorn 2,15 x 18 Zoll, hinten 3,00 x 18 Zoll, Bereifung vorn/hinten 3,50 V 18/4,00 V 18, Brembo-Doppelscheibenbremse vorn, Ø 280 mm, Brembo-Scheibenbremse hinten, Ø 280 mm.

### Maße und Gewichte

Radstand	1390 mm
Nachlauf	81,3 mm
Lenkkopfwinkel	63 Grad
Weg vollgetankt	255 kg
Kraftstoff	Super verbleit
Tankinhalt/Reserve	26/4 Liter

### Fahrleistungen (MV 1000 Ago)\*

Beschleunigung	
0-100 km/h	4,3 sek
0-160 km/h	10,1 sek
0-200 km/h	24,1 sek
Höchstgeschwindigkeit	221 km/h

### Bauzeit

Stückzahl	1978-1982
Preis 1979	25
Wert 1992	26 000 Mark
	über 80 000 Mark

### Hersteller (und Technische Betreuung)

Roland Schneider, Rheinstraße 43, 7570 Baden-Baden

### Clubadresse

MV Agusta-Club, Anke Münkedörfer, Weylstraße 6, 6800 Mannheim

### Literatur über MV-Vierzylinder

MOTORRAD 21/1976: Fahrbericht MV Agusta 900 S; MOTORRAD 6/1978: Vorstellung MV Agusta Grand Prix 1100; MOTORRAD 11/1980: Test MV Agusta 1000 Ago; MOTORRAD CLASSIC 1/1988: Technik der Vierzylinder-Motoren; MOTORBUCH VERLAG: MV Agusta; Von Mario Colombo und Roberto Patrignani; 98 Mark.

\* MV Agusta 1000 Corona wurde nicht getestet