

MOTORRAD

Die kostbarsten Motorräder der Welt

**MV Agusta
GP 1100**

29600 Mark

**Münch 1200
TTS-E**

25760 Mark

**Van Veen
OCR 1000**

28198 Mark



Motorradreifen-Test
mit Kaufberatung

Werkstätten-Test
Suzuki und Yamaha

Die drei waffenschein-
pflichtigen Stars aus dem
Motorrad-Raritäten-
kabinett auf Vergleichs-
fahrt im Schwarzwald



IM BLICKPUNKT
Die drei teuersten
Motorräder der Welt

Trio Infernal

Sie beschleunigen infernalisch, das macht sie gefährlich. Aber sie sind auch so teuer, 25 760 bis 29 600 Mark, daß die Gefahr durch den Preis gebannt wird: Münch 1200 TTS-E, MV Agusta Grand Prix 1100 und Van Veen OCR 1000.

Wer hautnah und noch dazu im Rückspiegel miterleben möchte, wie ein Aston Martin Vantage, Maserati Khamsin, Porsche Turbo oder Ferrari 512 BB sich aus dem Stand auf 200 km/h katapultiert, der findet kein Straßenauto, das als Logenplatz geeignet wäre. Dann muß entweder ein Wettbewerbsfahrzeug vom Kali-

ber Formel 2 her oder aber ein Motorrad vom Typ MV Agusta Grand Prix 1100.

Dabei macht es weniger Schwierigkeiten, ein Monoposto-Geschoß zu besorgen als die MV. Diese MV mit dem 1100 cm³-Vierzylindermotor mit satten 87,6 kW (119 PS) existiert in deutschen Landen nur dreimal.

Foto: Schwab



Eines dieser raren Exemplare steht beim Baden-Badener Importeur der renommierten italienischen Rennschmiede und verläßt die Hallen der Firma MV Agusta Deutschland zur Zeit auch gegen gutes Geld nicht.

Eher schon gegen gute Worte. MOTORRAD jedenfalls konnte den MV-Spezialisten

Schneider dazu überreden, seine Grand Prix 1100 für Testfahrten im Schwarzwald und zur meßtechnischen Analyse der Fahrleistungswerte in Hockenheim herauszurücken.

Sinn des mit vielen Schwierigkeiten verbundenen Unternehmens: Der potente Straßenrenner aus Verghera

in Italien sollte ebenso wie zwei bodenständige Mitglieder der Zweirad-High-society, die Wankel Van Veen OCR 1000 (Test in Heft 25/1977) und die Münch TTS-E (Test in Heft 19/1976) den Beweis antreten, ob die Fahrleistungen ähnlich exotisch sind wie der stattliche Anschaffungspreis von 29 600 Mark.

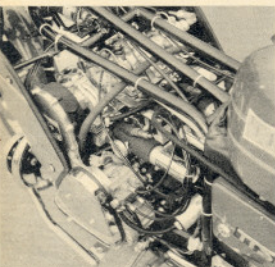
Ein verkappter Grand Prix-Motor also, installiert in einem von viel Rennflair angehauchten Fahrwerk, ein Einspritzaggregat aus den Restbeständen deutschen Kleinwagenbaus und ein ebenfalls aus besseren Tagen von Citroen übriggebliebenes Wankeltriebwerk bilden ein Trio, das mit Nennleistung wie Kosten gleicher- ▶

IM BLICKPUNKT

Die drei teuersten Motorräder der Welt

maßen erschreckt und lockt. Wer fünfstellig bezahlt, wobei die erste Ziffer wohlge- merkt eine 2 ist, fragt nicht mehr danach, wieviel Motor- rad es zu welchem Preis gibt; Maßstab ist einzig und allein der Aufmerksamkeitswert, die absolute Spitze in Ver- arbeitung, Leistung, Fahr- eigenschaften.

Den ersten Wertungspunkt erfüllen die Superbikes zweifellos alle gleich gut, wenn auch die Art des Blick- fangs ziemlich unterschied- lich ist. Die elegante italieni- sche Linienführung der MV zaubert zweifellos Glanz ins Auge staunender Passanten, während bei der Van Veen die propre, glattflächige An- triebseinheit mit dem unver- kennbaren Markenzeichen vorbeiziehende Fans anhal- ten läßt.



Münch mit NSU-Einspritzer

Ganz andersartigen Charme bietet die Münch. Die Ma- schine sieht so schwer aus, wie sie ist (311 kg), und er- weckt gar den Eindruck, sie sei von emsigen Händen aus dem vollen gefeilt. Deutsche Wertarbeit, bei der Solidität vor Schönheit rangiert. Da- bei geht die nach Hausma- cherart von Rickman gestal- tete Verkleidung bei Asthe- ten gerade noch durch. Rich- tig herb wird's erst am Heck der Maschine.

Das kugelige Kunststoffmach- werk, von spöttischen Natu- ren als Klosshüßel mit Licht astrophosphiert, krönt das eigenwillige Münch-Design: hübsch häßlich.

Öffentlichkeitsarbeit leisten die Repräsentanten der Su- perklasse nicht nur durch ihr Erscheinungsbild, sondern vornehmlich durch ihre Ge- räuschenentwicklung. Auf's richtige Fortissimo verzich- tet allein die Van Veen.

Münch und MV lassen es sich dagegen nicht nehmen, der Leistung die richtige Be- gleitmusik beizusteuern: Hei- ser röhelnd und später dun- kel grollend tut's die Italie- nerin; der NSU-Motor des deutschen Bullen, der über vier offene Ausgusstutzen einatmet, bevorzugt die har- ten Töne.

Ein schöner Sound für die, die's hören wollen. Aber auch ein sicheres Mittel, am frühen Morgen die Bürger der umliegenden Häuser aus den Betten zu reißen und unverzüglich ins Fenster zu locken. Besonders viele Nachbarn kann man auf die- se Art mit der Münch ken- nenlernen.

Einmal ist für den NSU-An- trieb beim Starten keinmal. Da bläst er nur kurz und kraftvoll durch seine Aus- puffröhre, um gleich wieder zu verroheln. Dreimal ist göttlich und auch das rechte Maß für den Münch-Start.

Hat's geklappt, empfiehlt sich danach sensibler Um- gang mit Choke und Gas- griff, wenn die ganze Proze- dur nicht schon an der näch- sten roten Ampel wiederholt werden soll. Denn richtig warm, mit stabilem Leerlauf und allem, was dazugehört, wird die Münch erst nach zwei bis drei Kilometern, und das kann bei Stadtfahrten natürlich lästig sein.

Um aus bebautem Gebiet heraus freies Feld zum vol- len Blasen anzusteuern, eig-

net sich die Van Veen schon besser. Ihre Startautomatik garantiert Ansprungen schon beim ersten Versuch. Der Motor läuft danach auf den ersten Metern zwar noch nicht richtig rund und zieht auch nicht voll durch, doch absterben vor der roten Am-

pel tut er jedoch keinesfalls.

Störend wirkt sich beim Ge- zuckele in der Stadt allein der schwergängige Gasgriff aus, der offenbar nur zwei Steil- ungen zu kennen scheint: alles oder nichts. Alles ist natürlich bei 74 kW (100 PS)

Die Technik der

Münch 4-1200 TTS-E	
Motor/Bauart	Fahrtwindgekühlter- Vierzylinder-Reihenmotor
Arbeitsweise	Viertakt
Bohrung x Hub	78,5 mm x 66,5 mm
Gesamthubraum	1287 cm ³
Verdichtung	9,1
Nennleistung in kW (PS) bei 1/min	76,5 (104) 7500
Drehmoment in Nm (mkp) bei 1/min	97,9 (9,98) 6500
Schmierungsart/Motorölinhalt	Naßsumpf/5,5 Liter
Zündung, Arbeitsweise,	Kontaktgesteuerte
Betriebsspannung	Batterie/Spulen 12 V
Vergaser-, Anzahl, -Marke, -Durchlaß	Kugelhelfer/Bosch Saugrohrreinspritzung
Anzahl der Gänge	4
Endantrieb	Kette
Gesamtübersetzungen	9,42/5,77/4,25/3,725
Geschwindigkeit im letzten Gang pro 1000/min Kw.-Umd.	32,45 km/h
Fahrwerk/Rahmenart	Doppelschleifen-Rohrrahmen
Federweg vorn/hinten	135/75 mm
Radstand	1475 mm
Lenkkopfwinkel	62 Grad
Nachlauf	90 mm
Räder/Marke	Leichtmetall/Ronal
Bereifung vorn	3,25 V 19
Bereifung hinten	4,00 V 18
Bremse vorn	Doppelscheibe
Betätigung/Ø	hydraulisch/280 mm
Bremse hinten	Einfachscheibe
Betätigung/Ø	hydraulisch/280 mm
Gewicht vollgetankt	311 kg
Zulässiges Gesamtgewicht	460 kg
Meßwerte	
Beschleunigung	
0-100 km/h	4,6 s
0-120 km/h	6,2 s
0-140 km/h	8,3 s
0-160 km/h	11,3 s
Höchstgeschwindigkeit	195,7 km/h
Tankinhalt	24 Liter
Vorgeschr. Benzinqualität	Super
Testverbrauch	12,5 L/100 km
Ölverbrauch	0,8 L/1000 km
Preis	25 760 Mark
Hersteller/Importeur	Fa. Heinz W. Henke Heegwaldstraße 2 6472 Altenstadt

* entfällt, da Wankelverfahren, Δ Volumen beider Kammern, □ keine Angaben vom

in der 50 km/h-Limitierung zuviel, und ganz ohne geht's auch nicht.

Es bedurfte deshalb bei der Testmaschine viel wohl-dosierter und konzentrierter Arbeit mit den Vergaserbedienungsorganen, um den

Motor zu innerörtlicher Gangart zu überreden.

Keine Probleme beim Anspringen und langsamen Fahren kennt – und das überrascht – die MV Agusta Grand Prix. Ein Druck auf den Starterknopf genügt, um

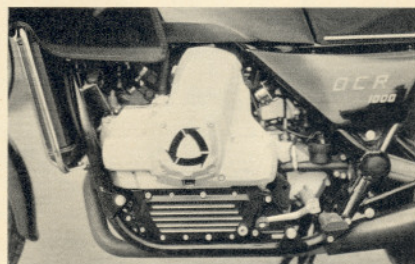
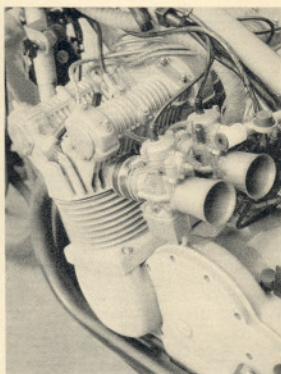
das gezähmte Renntriebwerk zur Arbeitsaufnahme zu ermuntern und danach ab 2500/min ohne Schwierigkeiten kräftig auszubeschleunigen. Größerer Handbewegungen am jederzeit gut zu dosierenden Gasgriff bedarf es dabei nicht.

Die richtige Sitzposition nimmt der Fahrer dabei automatisch ein. Die Arme werden lang, das Heck des Piloten schiebt sich fast automatisch nach hinten, bis der Sitzbankhöcker für die nötige Abstützung sorgt. Mit einem Schlag paßt dann

drei Super-Motorräder

MV Agusta Grand Prix 1100	Van Veen OCR 1000
Fahrtwindgekühlter Vierzylinder-Reihenmotor	Flüssigkeitsgekühlter-Zweischleiben-Rotationskolbenmotor
Viertakt	Wankel
74 mm x 62 mm	•
1066 cm ³	978 cm ³ △
10,6	9,0
87,6 (119) 10 200	73,6 (100) 6500
□	135,4 (13,8) 2500
Naßsumpf/5 Liter	Frischöl/3 Liter
Kontaktgesteuerte Batterie/Spulen 12 V	Kontaktlose HK Z 12 V
4/Dellorto/30 mm	1/Solex/32 mm
5	4
Kette	Kardan
12,49/8,87/6,77/5,72/5,25	9,43/6,19/4,11/3,28
23,09 km/h	36,59 km/h
Doppelschleifen-Rohrrahmen	Doppelschleifen-Rohrrahmen
125/70 mm	165/110 mm
1450 mm	1525 mm
63 Grad	61 Grad
110 mm	130 mm
Leichtmetall/MV	Leichtmetall/Ronal
3,50 V 18	3,50 V 18
4,00 V 18	130/80 V 18
Doppelscheibe	Doppelscheibe
hydraulisch/280 mm	hydraulisch/280 mm
Einfachscheibe	Einfachscheibe
hydraulisch/280 mm	hydraulisch/280 mm
243 kg	345 kg
400 kg	510 kg
3,9 s	4,2 s
4,9 s	5,1 s
6,0 s	6,8 s
7,4 s	9,3 s
236,8 km/h	191,5 km/h
19 Liter	22 Liter
Super	Normal
13,5 L/100 km	12,9 L/100 km
0,9 L/1000 km	0,9 L/1000 km
29 600 Mark	28 198 Mark
Hansen GmbH Lichtentalerstraße 83 7570 Baden-Baden	Van Veen GmbH Industriestraße 3428 Duderstadt

Blickfang unter Tank: Das Vierzylinder-Renntriebwerk der MV Agusta, ein Stück klassischen Motorenbaus im italienischen Stil (rechts). Eine andere Linie vertritt das Van Veen-Triebwerk. Der wasser-gekühlte Zweischleiben-Wankelmotor wirkt durch seine glattflächige Form etwas futuristisch, harmonisiert aber gut mit dem Van Veen-Design



Sobald am rechten Griff der MV herzhafte gedreht wird, setzt die Maschine Kräfte frei, die das nur 243 kg schwere Geschloß beschleunigen und immer nur beschleunigen.

Ein Ende ist kaum abzusehen. Mit unverminderter Vehemenz zieht die Maschine bei 100 km/h, die sie bereits nach 3,9 Sekunden erreicht, genauso kraftvoll durch wie wenig später bei 160 km/h, die schon nach 7,4 Sekunden am Tacho anstehen.

alles. Der Oberkörper liegt windwiderstandsarm auf dem Tank auf, die Beine haben die richtige Position gefunden, und die Fußspitzen brauchen nicht lange zu suchen, wenn sie mit dem Hebel des leicht und exakt zu schaltenden Fünfganggetriebes spielen wollen.

Nichts kostet Kraft, nichts ist erzwungen. Auch das Schnellfahren nicht. Die MV läuft selbst bei Geschwindigkeiten deutlich über der 200 km/h-Marke sauber ge- ▶

IM BLICKPUNKT

Die drei teuersten Motorräder der Welt

radeaus, schlingert nicht und läßt sich auch durch Bodenwellen nicht aus der Ruhe bringen.

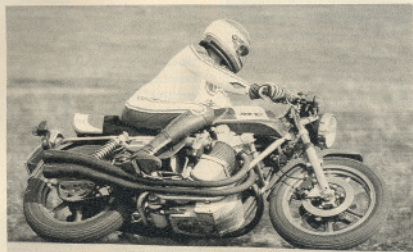
Wie schnell man tatsächlich ist – und man ist mit diesem Motorrad meist sehr schnell –, darüber informiert kaum das Fahrgefühl, sondern erst der Tacho.

Und der beschert manches Aha-Erlebnis. 180 wirken noch immer wie Autobahnrichtgeschwindigkeit – dabei sind 99 Prozent aller anderen Verkehrsteilnehmer langsamer.

Aber nicht nur volles Rohr auf gerader Bahn ist die Domäne der Grand Prix 1100.

Auch auf Gemeindewegen dritter Ordnung wird das in einer mit Wildleder bezogenen Sitzmulde gebettete Hinterteil nicht unmäßig maltätriert. Wem 125 Millimeter Federweg zunächst einmal zu wenig erscheinen, der wird im Fahrbetrieb eines Besseren belehrt.

Die Renngabel von Ceriani



Große Schräglagen ohne Probleme: MV Agusta Grand Prix



Schwerfällig: Münch 1200 TTS-E

Genauso gern mag sie Kurven jeden Radius'. In Autobahnkurven verunsichert kein Pendeln den Fahrer, und Landstraßenschlängelen scheinen vielmehr geradezu MV-Spezialität zu sein.

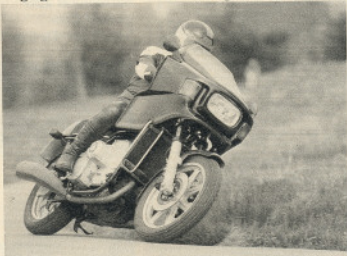
Die Maschine gibt sich neutral, fällt fast von allein in die Schräglage, ist mit dem kleinen Stummelanker gut zu beherrschen und muß nach dem Umrunden der Biegung nicht kraftvoll hochgezerrt werden, wie das manchmal schon bei schlecht ausgelegten 500ern der Fall ist.

spricht exakt auf alle Bodenunebenheiten an und steckt trotz betont sportlicher Abstimmung die meisten Schläge mühelos weg. Angenehm auch, daß sie bei Vollbremsungen nicht sofort butterweich in die Knie geht, sondern das Tauchen der Maschine in vertretbaren Grenzen hält. Federung und Führung der Hinterhand stehen der des Vorderrads in nichts nach.

Die in Kegelrollenlagern geführte Schwinge entwickelt Eigenleben nicht mal im Ansatz, und die hydraulisch gedämpften Gasdruck-Sebac-

Federbeine mit 70 mm Weg geben mit fünffacher Verstellmöglichkeit jedem Piloten Gelegenheit, das Fahrwerk den individuellen Anforderungen anzupassen.

Wo viel Gas im Spiel ist, muß natürlich auch entsprechend gebremst werden. Bei der Super-MV sind zu diesem Zweck vorn zwei hy-



Komfortabel und flott: Van Veen OCR 1000

draulisch betätigte Scarab-Bremsscheiben vorgesehen, die das Leichtgewicht in Zusammenarbeit mit der hinteren Scheibenbremse aus dem Hause Brembo mühelos und fadingfrei verzögern.

An der Dosierbarkeit gibt es nichts zu bemängeln, und selbst im nassen Zustand versieht das Bremstrio seinen Dienst mit kaum geminderter Leistungsfähigkeit.

Auf diese Art zu fahren, macht Spaß, hat aber auch seinen Preis. Wer jedoch die 29 600 Mark Anschaffungskosten hinblättern kann und

sich daneben durch Steuer und Versicherung finanziell nicht überbeansprucht fühlt, kommt auch über den ausgeprägten Benzindurst von 13,5 Liter Super auf 100 km hinweg.

Schließlich hat MV-Vertreter Hansen die passende Argumentation bei der Hand: „Ein Gaul, der läuft, muß auch saufen.“

Für markige Sprüche bekannt ist auch Hendrik van Veen, Amsterdamer Geschäftsmann, Sponsor und Namensgeber der exklusiven Wankelmaschine. Wenn er von sechs Jahren Entwicklungszeit für seine OCR 1000 spricht und als Zielsetzung vorgibt, ein Motorrad geschaffen zu haben, das allen Anforderungen und jeder Kritik standhält, scheint er allerdings etwas zu hoch gegriffen zu haben.

Zwar läßt sich gegen den aus einer Zusammenarbeit Citroen/NSU entsprossenen Wankel-Antrieb nichts sagen – es sei denn, man hält ihn für zu massig und bevorzugt die gleiche Einheit mit dem um 30 kg abgespeckten Leichtmetallblock –, denn der 73,6 kW (100 PS) leistende Antrieb schnurrt vibrationsarm wie eine Turbine und zieht bereits unten raus kräftig durch. Doch das Fahrwerk der Van Veen ist von der angestrebten Perfektion noch deutlich entfernt.

Die neun Monate, in denen zwei Versuchingenieure des Holländers auf dem Porsche-Testgelände in Weissach mit der Abstimmung schwanger gingen, scheinen nicht die rechten Früchte getragen zu haben.

Die Maschine, die bei MOTORRAD auf Michelin-Reifen mit Rennabstimmung (vorn 3.50 V 18 mit 45 Profil und hinten Niederquerschnitt 130/80 V 18) lief, gab sich in engen Kurven und bei entsprechend niedriger Geschwindigkeit unlustig und ▶

IM BLICKPUNKT

Die drei teuersten Motorräder der Welt

durchrollte die Ecken nur schwerfällig.

Mit etwas mehr Gas und größeren Radien ging es dann deutlich besser, auf der Autobahn jenseits von 150 km/h gab es überhaupt nichts auszusetzen, was das Fahrwerk anbelangt.

Müßlich wird's erst wieder, wenn die Van Veen mit entsprechendem Dampf über Bodenwellen hinwegsetzt. Dann tut sie, was der MV fremd ist: Sie schlingert, zwar nicht gefährlich, aber doch gewöhnungsbedürftig. Die vom holländischen Grand Prix-Fahrer und Hobby-Designer Jos Schurgers gestaltete Verkleidung macht zu-

bei schlechtem Büchsenlicht nicht das Wahre.

Der teure Tourer bedarf trotz langwieriger Entwicklung offenbar noch der Überarbeitung.

Daß die Van Veen als ausgesprochen schwerer Brocken (345 kg) nicht ganz so loslegt wie die motorisch besser bestückte und dazu ausgesprochen leichtgewich-

Eine gestrippte Van Veen im MOTORRAD-Test brachte es immerhin auf 203 km/h (sitzend) und 213 km/h (liegend). Wer schnell fahren will, bestellt den Wankel-Renner deshalb lieber gleich ohne das prestigeträchtige Kunststoff-Trumm.

Käse produziert Heinz W. Henke im Hauptberuf und machte damit Millionen. Motorräder vom Typ Münch

bald wieder von dem Gerät, und dann kann man gelegentlich im Kleinanzeigen-teil lesen: „Verkaufe Münch aus Angst.“

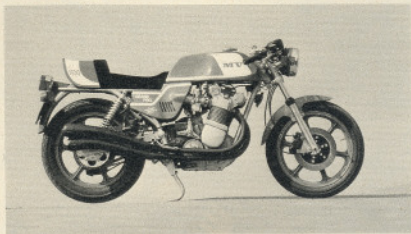
Die Furcht vor dem Bullen macht viel von seinem eigentümlichen Reiz aus und ist auch nicht unbegründet. Denn das Mammut will gezähmt sein. Wie gesagt, 20 bis 30 fühlen sich pro Jahr berufen, aber von der Münch auserwählt werden weitaus weniger.

Da ist nicht nur der Motor, der im kalten Zustand wie ein widerborstiges Renntriebwerk reagiert und entsprechend behandelt werden muß. Sicher nicht jedermanns Sache. Da gibt es auch ein Fahrwerk, so trocken und knallhart, daß sämtliche Schläge und Stöße ungefiltert an edle Körperpartien übermittelt werden. Das mag vermutlich auch nicht jeder. Nur der harte Kern der Motorradgemeinde paßt auf eine solche Maschine.

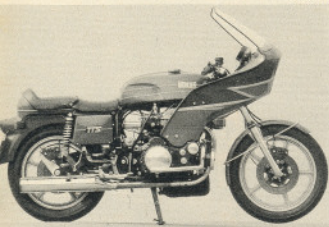
Und die Münch versteht es deshalb wie kein zweites Motorrad, die Männer von den Knaben zu trennen. Viel Kraft in den Armen und viel Gefühl für die Maschine, das muß einer mitbringen, der mit dem Mammut glücklich werden will. Freilich trübt auch dann noch einiges die unbeschränkte Fahrfreude.

Die Fahrwerksunruhe bei forscher Geradeausfahrt beispielsweise, die müde schaffenden Bremsen oder die Unart der Lenkung, in engen Kurven zuzuziehen und quasi in die Ecke hineinzuknicken. Sicher nicht zu verkennende Schwachstellen. Die Münch brilliert darüber hinaus aber auch mit technischem Raffinement. Ob der 76,5 kW (104 PS) NSU-Vierzylinder-Einspritzmotor dazugehört, bleibt eine Streitfrage. Manche mögen ihn und manche nicht.

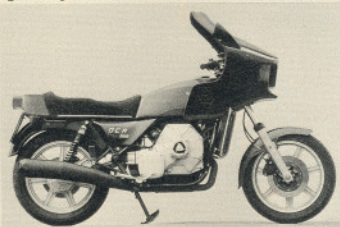
Mit Sicherheit auf der technischen Habenseite zu verbu-▷



Die MV Agusta repräsentiert klassische italienische Linie



Die Münch wirkt plump und klotzig



Elegant und wie aus einem Guß wirkt die Van Veen

dem – trotz Spoiler – die Maschine vorn leicht, was natürlich Straßenkontakt und Korrekturmanöver nicht begünstigt.

Auch unter anderen Aspekten ist der dunkel getönte Plastik-Blickfang der OCR 1000 nicht eben gelungen. Sitzt der Fahrer aufrecht, nutzt die Abschirmung gar nichts, der Fahrtwind bläst ihm mit kaum verminderter Intensität ins Gesicht.

Kauert er sich dagegen hinter dem Windschutz zusammen, muß er durch Visier und die dunkelgetönte Scheibe blicken – vor allem

tige MV, verwundert nicht. Dies sollte ihr auch nicht angekreidet werden, denn ein Sprint von 0 auf 100 in 4,2 Sekunden und Fortbewegung mit 160 km/h nach nur 9,3 Sekunden sind auch im Kreis der Topmodelle keine Werte, mit denen sich die Van Veen-Erbauer verstecken müßten.

Mit der Höchstgeschwindigkeit von 191 km/h ist kein Staat zu machen. Was sich zügiger Gangart in den Weg stellt, ist die Verkleidung. Das ausladende Wind-schild wirkt als Luftbremse, wie sich auf einfache Weise belegen läßt.

macht er nur nebenbei und gerade kostendeckend. Aber wie beim Molkereiprodukt hält er's auch bei den Maschinen: Er packt sie ein, im Fall Test-Mammut nicht zu knapp. Und genauso ausladend wie die Rickman-Verkleidung, so häßlich ist sie auch.

Manche Leute mögen's aber. Ein kleiner, exklusiver Kreis nur, versteht sich, denn mehr als 20 bis 30 Einheiten bringt die fünf Mitarbeiter zählende Münch-Truppe alljährlich nicht unter Motorrad fahrende Volk.

Einige trennen sich aber

IM BLICKPUNKT

Die drei teuersten Motorräder der Welt

chen ist die gekapselte Kette mit automatischer Spanneinrichtung, eine Feinheit, die auch vielen anderen Maschinen der gehobenen Preisklasse gut anstehen

würde. Damithatsich's schon. Was die Münch sonst noch zu bieten hat, paßt schlecht zu einem Supermotorrad. Bedienungselemente aus dem Kleinkrafttradbau, nachlässig verlegte Bremsschläuche, bei denen auf ein paar Schellen verzichtet wurde, und wackelige Fußrasten. Darüber kann man auch dann

nicht hinwegsehen, wenn entlastend vermerkt wird, daß die Münch das billigste Gerät aus diesem Trio ist. Denn 25 760 Mark sind schließlich auch noch Geld, und selbst wenn es der Käufer leicht locker machen kann, ist es schließlich kein Fehler, wenn er dafür entsprechenden Gegenwert erwartet.

In Kleinigkeiten großzügig bestückt und mit viel Liebe und Sorgfalt verarbeitet sind aber die beiden anderen Maschinen auch nicht. Tacho und Drehzahlmesser der MV sind ausgesprochene Wegwerfprodukte, und die Van Veen tat das, was die Italienerin noch ihrem Eigner überläßt, gleich selbst: Sie

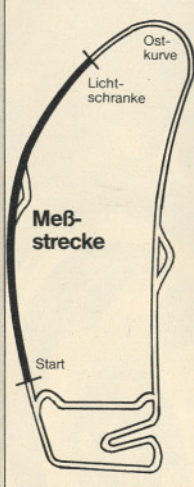
Mit 240 km/h gen Osten

Montag, Testtag in Hockenheim. 350 m vor der Ostkurve steht die Lichtschranke. Höchstgeschwindigkeitsmessung. Ganz unten, dort, wo der kleine Kurs in die Meisenkurve abzweigt, wartet die MV Augusta Grand Prix, betriebswarm und startklar. Es kann losgehen. Auf den optimalen Spurt kommt es hier nicht an, denn zwischen Startplatz und Meßpunkt liegen immerhin über einen Kilometer acht Meter breite Straße, gut ausgebaut, mit Platz für zwei bis drei Rennwagen nebeneinander. Meint man.

Doch mit zunehmendem Dampf korrigiert die MV diese Vorstellung. Die breite Bahn wird immer schneller zum schmalen Pfad, und auf Höhe der Schikane, dort, wo die lange Gerade gewöhnlich nur leicht nach rechts schwenkt, tut sich plötzlich eine Kurve auf. Der Tacho erklärt das Wunder – 220 km/h verschieben eben die Perspektive. Und die Bodenwellen, die die Maschine jetzt durcheinanderbringen wollen, waren früher auch nicht da. Winterschaden? Nein. Hochgeschwindigkeitssymptom. Doch die MV bügelt alles ohne Schwierigkeiten glatt.

Gut so, denn zum Korrigieren wäre es eh zu spät. Den Anlauf hätte man kürzen sollen, diesen unheimlich langen Anlauf, der die Maschine schon viel zu früh im Fünften voll ausdrehen läßt.

Der Hockenheimring



MOTORRAD belegt bei Geschwindigkeits-, Beschleunigungs- und Bremsmessungen den Hockenheimring in Richtung Ostkurve. Beim Tor, das den kleinen Kurs, das sogenannte Motodrom, vom großen Kurs trennt, wird jede Maschine zur Höchstgeschwindigkeitsmessung in Richtung Ostkurve beschleunigt. 2,3 Kilometer ist der Anlaufweg, bis die elektronische Lichtschranke passiert wird. Die Lichtschranke steht 350 Meter vor der Ostkurve.

Fast von allein richtet sich die MV wieder auf, pfeilt auf den Redaktionstransporter zu, der den Meßpunkt markiert, und jagt durch die Lichtschranke. 240, 245? Das ist in diesem Moment egal.

Denn vorn liegt die Ostkurve, diesmal eng wie eine Garageneinfahrt. Also voll in die Eisen, bloß nicht hinten überbremsen, und runter mit dem Dampf. Dann tief durchatmen und gleich die Frage: Wie schnell? Für 240 hat's nicht ganz gelangt. Aber immerhin stehen 236,8 km/h im Meßprotokoll. Nächsten Montag probieren wir es wieder.



Für Posterfreunde

MOTORRAD erweitert den Poster-Service: Zu den bisher schon angebotenen technischen Art-Phantomzeichnungen von exklusiven Motorrädern kommt jetzt von Scandecor Deutschland GmbH als Foto-Poster die MV Augusta Grand Prix 1100 hinzu. Das vierfarbige Hochformat-Großposter (680 x 990 mm) wird den MOTORRAD-Lesern zum konkurrenzlos günstigen Preis von 9 Mark pro Stück (einschließlich Porto und Verpackung) angeboten.

Bestellungen des in limitierter Auflage gedruckten Posters an folgende Adresse: Motor-Presse-Verlag GmbH & Co. KG, Abteilung Vertrieb – MV Augusta GP 1100-Poster –, Postfach 1042, 7000 Stuttgart 1. Die Bezahlung erbiten wir mit der Bestellung per Verrechnungsscheck oder als Vorauszahlung auf das Postscheckkonto Stuttgart 4892–701.

schüttelte sich von ihrem wuchtigen Cockpit frei.

Vielleicht ist es aber nicht allzu fair, an handgemachte Einzelstücke mit Großserienmaßstäben heranzugehen. Schließlich ist auch ein automobiles Unikum wie der englische Morgan bei geschlossenem Verdeck so transparent, daß die Besatzung zur Winterszeit im Innern noch ein Schneetreiben erleben kann. Dabei begeistert der Oldie jeden, der ihn einmal gefahren hat. Fahrzeuge solchen Schlages entziehen sich eben vernunftbetonter Wertung. Wer sie erwirbt, weiß, worauf er sich einläßt. Dieses Trio Infernal erregt die Aufmerksamkeit, versetzt die Umwelt in Ehrfurcht und gibt dem Fahrer das Gefühl, Individualist zu sein. *Helmut Kokoschinski*

