

# ms

## Turbo-Spezial



Test: Yamaha XJ 650 Turbo

EXKLUSIV!

# Die letzte 1100er GP MV Agusta

**35 000 DM**

**245 km/h**

**125 PS**



● Alle Technik-Details:  
**Honda 250-V2**  
wassergekühlt  
35 PS-160 km/h

*50er/80er*  
**Journal**  
TEST: 30 000 km  
mit drei 80ern

● Erster echter Vergleich:  
**Test: Honda**  
CBX 550 gegen  
Yamaha XZ 550

Exklusiv: Die letzte MV Agusta

# Ein Traum. Was sonst?

Von den roten Maschinen mit den beiden schlichten Buchstaben MV am Tank geht eine besondere Faszination aus. Franz Josef Schermer fuhr die endgültig letzte 1100er MV-Vierzylinder.





Die MV 1100 GP auszufahren ist ein Erlebnis: 125 PS leistet der 1100er Vierzylinder mit den 32er Dellorto. Der Kleber auf dem Tank erinnert an die WM-Erfolge

Vor ein paar Wochen klingelte das Telefon und ein ganz gewisser Herr Schneider sagte: „Ich baue hier gerade aus Einzelteilen die absolut letzte MV 1100 auf – wollen Sie vorbeikommen?“ Dann ist es Schluß mit der Routine. Dann hat man erst mal keine Stimme mehr, weiß nicht, was man zuerst fragen soll: „Was, es gibt noch eine MV Agusta?“

Oder etwa dies: „Bbbbitte, aus Einzelteilen eine MV?“

Oder gar dies: „Wer ist denn der Spinner? Das Ding muß ja höllisch viel Geld kosten?“

So schnell war ich noch nie in der Kurstadt Baden-Baden beim MV-Importeur Schneider. Und so schön war für mich noch nie eine MV Agusta. Diese Farbe, diese Form, dieser Schwung der vier schwarzen Auspuffrohre – einfach MV.

Überblendung, drei Monate später. „Ja, sie könne ruhig komme“, meint er in hessischem Dialekt am Telefon, „ich weiß B'scheid“. Ich bin auf dem Weg in den Odenwald. Dort, im Kurort Höchst, wo auch die Pirelli-Reifen gekocht werden, wohnt der Besitzer der letzten MV 1100 GP.

Er hat Vertrauen zu mir, der Doktor. 36 Jahre ist er alt, hat eine gutgehende Arztpraxis, schleust manchmal 180 Patienten am Tag durch und geht abends noch auf Hausbesuche. Er weiß also, was Arbeit ist.

Er weiß aber auch, was träumen heißt: „Des verkaaf ich nimmer, des is mein Traum scho“ lang.“ Meiner auch, Herr Doktor.

Weil ich schon mal die Dreizylinder 500er-Weltmeister MV von Agostini gefahren habe, sie heil über die Runden brachte, vertraut er mir sein kostbares Stück an.

Wir schwätzen ein bißchen, pflegen MV-Konversation. Wissen Sie noch, damals? Er weiß. Er weiß noch vom WM-Lauf auf dem Nürburgring 1976. Dort fuhr Ago eine 500er MV Agusta. Er hatte mit der MV-Vierzylinder und mit der Suzuki RG 500 trainiert, sich aber dann am Renntag für die



Aus den letzten Originalteilen wurde die MV 1100 GP gebaut



Steuertrieb per Zahnrad



Leichte Alu-Bremsscheibe



Mahle-Kolben mit 74 mm Ø



Links die 1100er Welle

Foto: Scheide

## Die Technik für 125 PS bei 10 500/min

Die hier gezeigte MV Agusta hat eine Kurbelwelle mit sechs Millimeter mehr Hub als bei den Vierzylinder MVs üblich (62 mm statt 56 mm), dazu Mahle-Kolben mit 74 mm Durchmesser und einen Zylinderblock aus einem Stück – die anderen MV-Vierzylinder haben vier einzeln stehende Zylinder. Auch der Zylinderkopf wurde extra angefertigt, um die großen Brennräume unterbringen zu können.

In Verbindung mit scharfen Nockenwellen werden 125 PS genannt bei 10 500/min, was für eine Spitze um 245 km/h sorgt.

Das Fahrwerk ist auf dem geschraubten Rennrahmen aufgebaut, der äußerst kompakt den Motor umschließt. Dieser Rahmen wiegt nur neun Kilogramm (normal: 20 kg). Vorn ist eine Forcella

Italia (Ex-Ceriani)-Gabel mit achtfach verstellbarer Dämpfung montiert, hinten eine Kastenschwinge mit Ceriani-Federbeinen. Auf den Kardanantrieb zum Hinterrad wurde verzichtet; er würde die Belastung nicht aushalten. Eine italienische Regina-Extrakette sorgt für den Antrieb. Vier Dellorto-Vergaser mit je 32 Millimeter Durchlaß übernehmen die Gasaufbereitung (die der 119 PS-1100er sind 30 mm groß).

Die Gußräder stammen ebenfalls aus der MV-Rennabteilung (Magnesium) und tragen zusammen mit den Berilium-beschichteten Aluminium-Bremsscheiben (die normale 1100er hat Gußscheiben) wesentlich zum geringen Gewicht dieser einmaligen Maschine bei: 205 Kilogramm (trocken) wiegt keine andere 1100er, nur die MV.

MV entschieden. Regen bestimme das Rennen. Dieter Braun flog bei dem Versuch, in der letzten Runde noch an den führenden Agostini heranzukommen, von seiner Suzuki so fürchterlich runter, daß es das Ende seiner Karriere bedeutete. Ago gewann.

Als die grün-weiß-rote Flagge am Mast emporgezogen und die italienische Nationalhymne gespielt wurde, weinten die MV-Mechaniker dicke Tränen.

Auch Ago konnte seine Tränen nicht verbergen und mir saß ein Klobiß im Hals. Alle wollten es aber keiner wollte es wahrhaben: Es ist vorbei mit den glanzvollen Zeiten der roten Renner aus Gallarate. Es war der letzte Sieg einer MV.

Sie ist 14 Tach gestanne“, smeint der Doktor. Trotzdem: Choke des linken Vergasers umgeklappt, Zündschlüssel umgedreht, Knopf gedrückt: Sofort rotzelt der Motor los. Ungläubiges Staunen in allen Augen: 14 Tage gestanden und bei der ersten Zündung schon einen Ton gesagt? Ich sehe den fliehenden Blick in

## Mehr Power für MV

Der MV-Spezialist Schneider spielt zur Zeit mit dem Gedanken, eine Kleinserie von 1100er Umbausätzen aufzulegen. Der Kit soll umfassen: Zylinderblock mit Kolben, Ringen und Dichtungen; Zylinderkopf, Kurbelwelle mit 62 mm Hub, Vergaserbatterie mit vier 32er Dellortos und die geschwungene Auspuffanlage. Für den Umbau eignen sich alle MV-Vierzylinder ab 750 Kubikzentimeter. Voraussetzung für die Auflage dieser Tuning-Serie sind mindestens 20 Bestellungen. Kosten: rund 15 000 Mark.

des Doktors blauen Augen: Bring mir meinen Traum zurück, du Tester!

Keine Angst, Agos Maschine lebt noch und die WM-Maschine von Mang und Ballington habe ich auch nicht weggeschmissen.

Ganz, ganz vorsichtig gebe ich Gas, fünf Liter kaltes Motorenöl verlangen nach einer vorsichtig warmfahrenden Hand. Die Kupplung gezogen, den ersten Gang eingelegt. Da klebt nichts, da kracht nichts. Dabei ist diese Konstruktion über dreißig Jahre alt.

1950 nämlich brüllte der erste 500er MV-Vierzylinder über die Rennstrecken, gebaut von Ingenieur Pietro Remor, der vom Konkurrenten Gilera aus Arcore zum Grafen Domenico Agusta nach Verghera gekommen war. Von dieser Zeit an waren die MV's auf der Siegerstraße – zuerst in den kleinen Klassen 125 und 250 Kubikzentimeter, dann in der 350er und 500er Klasse. Auch Straßenmaschinen wurden gebaut, furchtbar teuer und allesamt Exoten. Seit 1970 lag der Import dieser Maschinen bei der Hansen GmbH. Dort werkt auch der Herr Schneider, der es fertig brachte, den MV-Leuten einzubläuen, daß etwas passieren mußte mit dem Angebot: 1976 stockte man mit Entwicklungen aus Deutschland (Mahle-Kolben etc.) die Modellreihe auf, baute 800er, 830er und 900er mit Leistungen zwischen 82 und 90 PS. Dann kam 1978 eine 1000er dazu und, als Meisterstück sozusagen, eine 1100er.

Das Modell GP 1100 wurde ganze sechs Mal gebaut. Zwei Exemplare gingen nach Japan (!), zwei stehen in deutschen Wohnzimmern von betuchten Leuten, eine soll sogar gefahren werden – und die sechste Maschine ging eben in den Odenwald.

Der Doktor ist ein Spinner. Im positiven Sinne. Knapp 2000 Kilometer hat er bis jetzt gefahren. „Ach wisse se“, klärt er mich über seine Fahr-Philosophie auf, „ich leg mich net mehr an. Wenn mich einer überholt, soll er ruhig. Ich leg doch mei gutes Stück net in Grabe rein.“

Als ich fahre mit der MV, passe ich mich ein bißchen des Doktors Fahr-Philosophie an. Wenn man eine 1100er Honda wegschmeißt, ist das zwar ärgerlich, aber kein Beinbruch.

Diese MV ist unersetzlich, deshalb geht man damit noch anders um.

Wir schlendern ein bißchen miteinander durch den Odenwald, die MV und ich. Sie benimmt sich ganz brav – ein ganz normales Straßenmotorrad: Von tief unten zieht der Motor sauber los, auch im fünften Gang kann man ihn mit 2000 Touren drehen lassen und dann Gas geben. Einmal steht der Drehzahlmesser im fünften Gang bei 8000/min – das wären rein rechnerisch 185 km/h.

Über 8000/min dreht der Motor natürlich auch, das spüre ich in den unteren Gängen. Aber er wirkt noch ein bißchen zäh, will noch nicht so, wie er kann, wenn es an die 10 000/min rangeht. Daß das der Motor tatsächlich kann, weiß ich von einem Test, den wir mal vor vier Jahren durchzogen: Damals schoß eine gut eingefahrene MV 1100 GP mit 236 km/h durch die Lichtschranke, das entsprach exakt den 10 200 Umdrehungen pro Minute, bei der die Leistung von 119 PS angegeben wurde.

„Mein“ Motor – Verzeihung, Herr Doktor! – hat noch mehr Leistung: Herr Schneider sprach vorsichtig von 125 PS bei 10 500/min. Das wären dann 245 km/h. Ohne Verkleidung! Hm.

Mit einer Egli-Honda, die ganz auf Fahren in seiner puren Form ausgelegt, ganz auf Funktion getrimmt ist, ist echtes Schnellfahren eher möglich. Auch kann man damit Sportveranstaltungen gewinnen. Eine Honda CB 1100 R kann auch vieles besser, ist das alltagstauglichere Motorrad. Ja, sogar eine Gold Wing, um das andere Extrem zu treffen, ist für den Besitzer „besser“. Man kann alles ins relative Bild setzen.

Man kann aber eines nicht: Das Bild einer MV Agusta 1100 verwässern. Diese Maschine ist rot, schön, furchtbar laut – und teuer. 35 000 Mark hat der Doktor dafür hingelegt. So teuer kann ein Traum sein. Und es gibt keine mehr, das war die absolut letzte. Das ist die Realität.

F. J. Schermer