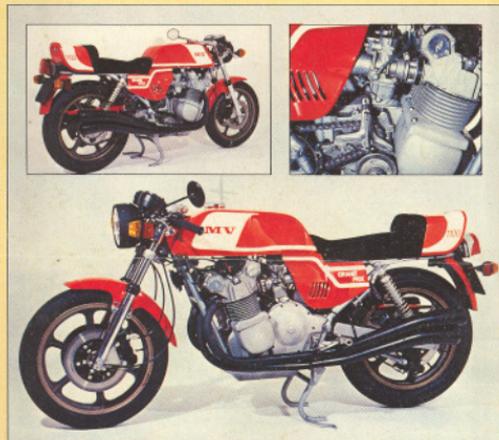
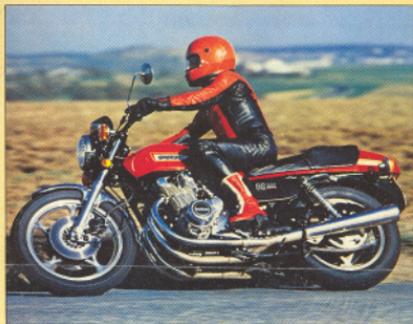


MOTORRAD

119 PS, 202 kg, 29 600 Mark
MV Agusta GP 1100



Der erste Test
Suzuki GS 1000



Sport hochaktuell
200 Meilen von Daytona

24 Seiten

Alles über Enduros

Kaufberatung, Maschinen, Reifen, Kleidung • Mit der Yamaha XT durch die Sahara • Kawasaki KL 250 gegen KE 125 • Honda XL 50 • Wie Meister Schmider fährt • Wo Sie trainieren können

Neue Serie
Besser fahren mit
Helmut Dähne

6 22. März 1978 DM 2.50

Dänemark dkr 9,25, Finnland Fmk 5,30, Frankreich FF 7,50, Griechenland Gr 9,00, Italien Lit 10,00, Jugoslawien Lit 32, Luxemburg Lit 41, Niederlande Hfl 2,90, Norwegen skr 7,50 (inkl. moms), Österreich öS 20,- (inkl. MwSt.), Portugal Esc 80,-, Spanien Ptas 125,-, Schweden skr 7,75 (inkl. moms), Schweiz sfr 3,-, Türkei TL 18,-
 Printed in Germany

Großer Preis

Mit einem Motorrad der Superlative will MV Agusta eine anspruchsvolle Kundschaft bei der Stange halten.

Eigentlich hätte der deutsche Importeur Hansen die MV Agusta Grand Prix 1100 gerne noch vor der großen Invasion der Japaner präsentiert. Aber Bauarbeiten im Werk Verghera bei Gallarate in Oberitalien verzögerten die Auslieferung. Doch was jetzt gezeigt wurde, schlägt alles, was an Serienmaschinen geboten wird: 119 PS, nur 202 Kilogramm und ein Preis von 29 600 Mark.

Mitte Februar sind die ersten – und schon verkauften – Maschinen in Baden-Baden eingetroffen, Vorboten einer Kleinserie, die – wie das abgelöste MV-Flaggschiff 900 S Arthuro Magni Cento Valli – zunächst nur für den deutschen Markt bestimmt sind.

Ursprünglich sollte die neue MV mit zwei Hubraumvarianten eines modern konzipierten, vierventiligen Reihenvierzylinders mit Zahnriemenantrieb der obenliegenden Nockenwellen bestückt werden. MOTORRAD berichtete in Heft 10/1977 darüber.

Nach einer Umfrage im Kundenkreis wurde das Projekt jedoch bis auf weiteres zurückgestellt: Gerade die Replica des berühmten Rennmotors, dieses gewaltige Triebwerk mit dem pfeifenden Zahnradantrieb der Nockenwellen und seinem

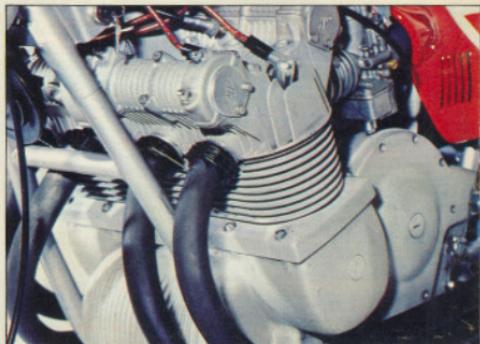
klassischen Zylinderkopf ist es, was MV Agusta-Fahrer bei der Stange hält. Moderne und wirtschaftlichere Konstruktionen können sie anderswo billiger haben.

Als Basis blieb der Grand-Prix-Abkömmling mit all den Konstruktionsmerkmalen, die bei Viertaktern heute noch jeden reinnassigen Rennmotor ausmachen. Teilleichtigkeit mit den seitherigen 800er- und 900er-Vierzylindern besteht allerdings nur unterhalb der Trennlinie zwischen Zylindern und Kurbelgehäuse: Gehäuse, Primärtrieb, Schmiersystem und Nebenaggregate sind noch die alten.

Der erste Schritt zur Hubraumerweiterung war die Konstruktion einer neuen Kurbelwelle mit 62 statt 56/58 Millimetern Hub. Die neue, voll bearbeitete Welle ist wie die alte neunteilig und läuft in sechs Rollenlagern mit geteilten Außenringen. Auch der Antrieb über die als schrägverzahnte Stirnrad ausgebildete zweite Kurbelwange wurde beibehalten. Die einteiligen Pleuel mit umlaufender Verstärkungsrippe sind ebenfalls auf Rollen gelagert.

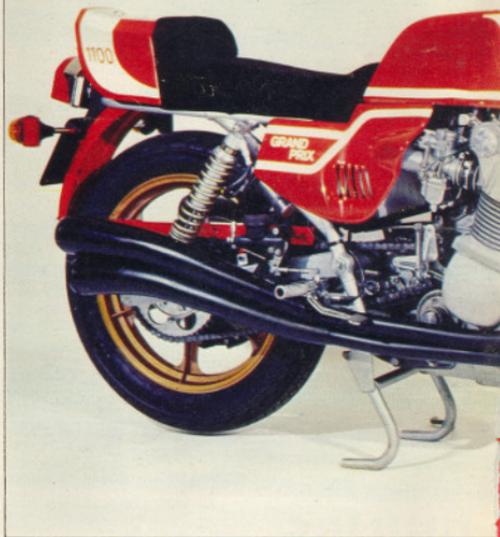
Für die Präzision bei der Herstellung des Kurbeltriebs sprechen die zulässigen Toleranzen: Die neun Einzelteile der 365 Millimeter langen Welle werden mit einer Genauigkeit von plus-minus 0,33 Millimetern zusammengepreßt, und die Schleifmaße von Wangen, Gleitflächen und Zapfen tolerieren 0,01 bis 0,001 Millimeter.

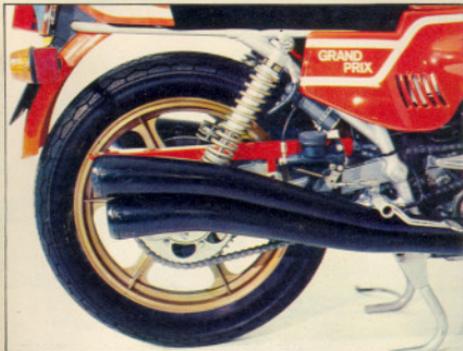
Als zweiter Schritt folgte zwangsläufig die Vergrößerung der Zylinderbohrung. Unter Verzicht auf die sonst üblichen Schleudergußbüchsen zugunsten einer Nikasilbeschichtung konnten 74 Millimeter gegenüber 67/70 Millimetern bei der 800er/900er realisiert werden. Aus dem neuen Bohrungs/Hub-



Klassischer MV-Vierzylinder mit 1100 cm³

Anders als die Japaner:
Leistungsstark (87,6 kW/119 PS)
und leichtgewichtig
(202 kg). Typisch italienische
Linienführung





Neu an der Grand Prix: Kette statt Kardan

Verhältnis von 74 x 62 Millimetern ergab sich ein Gesamtvolumen des Vierzylinders von 1066 cm³.

Da die große Zylinderbohrung bei unverändertem Zylinderabstand – MV Agusta wollte unter keinen Umständen über die geringe Baubreite des seitherigen Triebwerks hinausgehen – außer der Nikasilbeschichtung auch die Abkehr von Einzelzylindern erforderte, verband man Zylinder, Steuergehäuse und Bankett gleich zu einem großen, zentralen Leichtmetallgußteil.

Das schon für die MV-Drei- und Vierzylinder-Rennmotoren typische Bankett ist ein ins Kurbelgehäuse eingesetzter Lagerbock für die Kurbelwelle, der einen schnellen Austausch des komplett montierten Kurbeltriebs mitsamt Kolben und Zylindern ermöglicht. Die neue Kompaktform schafft zusätzliche Vorteile hinsichtlich Verarbeitung, Abdichtung und Wartung, und auch der seither schon sehr gute Temperaturhaushalt des Motors soll durch die ununterbrochenen Materialübergänge und großen Querschnitte noch gewonnen haben.

Um die große Zylinderbohrung ohne Beeinträchtigung der günstigen Brennraumform im Kopf aufzufangen und größere Einlaßventile und Kanalquerschnitte unterzubringen, entstand als drittes Hauptbauteil ein neuer, äußerlich jedoch unveränderter Zylinderkopf.

Auch die Anzahl der Ventile, je zwei pro Zylinder, wurde beibehalten, weil sich mit den halbkugelförmigen Brennräumen mit schmaler Quetschkante selbst bei hoher Verdichtung der für viele andere Motoren so problematische Bleientzug im Kraftstoff überhaupt nicht bemerkbar gemacht hatte.

Mit 119 PS (87,6 kW) bei

10 200/min hat MV Agusta wieder die Spitze der schnellen Truppe übernommen. 235 km/h soll die Grand Prix 1100 laufen – eine realistische Marke bei dieser Leistung. Der 10,6 verdichtete Motor erhält sein Gemisch aus vier Dellorto PHF 30 A-Vergasern und arbeitet mit der Doppelkontakt-Marelli-Batteriezündung „Imola“.

Zur Grundausstattung der Grand Prix 1100 gehört die Kette. Wie bei einer früheren 750er-Formelrennmaschine wurde der vordere Winkeltrieb des Kardantriebs durch eine verlängerte Antriebswelle mit Ritzel und einen neuen Lagerdeckel ersetzt. Genauso kann aber auch der Winkeltrieb montiert werden. Nur sind die beiden Antriebsysteme nachträglich nicht mehr austauschbar, weil bei der Kettenmaschine die hintere Rahmenpartie im Bereich des Kettenlaufs und zur Aufnahme einer neuen Schwinge anders ist.

Mit Ausnahme dieser Modifikationen, einer neuen Auspuffanlage und einem neuen Farbdesign entspricht die Grand Prix 1100 in Fahrwerk und Ausstattung den auch weiterhin angebotenen MV-Modellen 800 S America (55,2 kW/75 PS), 800 SS Super America (60,4 kW/82 PS) und 800 Super Daytona America (66,24 kW/90 PS). Durch Einsparung des zweimal umgelenkten Kardantriebs, der sehr schweren Rohrschwinge und anderer – mit dem Wellenantrieb in Zusammenhang stehender – Teile konnte das Trockengewicht der Maschine von 242 auf 202 Kilogramm verringert werden.

MV Agusta distanzierte sich damit klar vom Trend, großvolumigen Maschinen auch ein gewaltiges Äußeres zu verpassen – nicht umsonst heißt das schlanke neue Spitzenmodell Grand Prix 1100.

Ulrich Schwab

Fotos: Schwab