E 4973 DX

MOTORRAD

Großer Farbbericht aus Österreich
Spannende Sechstagefahrt

Deutscher Straßenpokal
Letzte Entscheidung in Augsburg

Fahrbericht
MV Agusta 900 S

Fahrbericht
Honda Gelände-Dreirad

Formel 750
Finale in Hockenheim

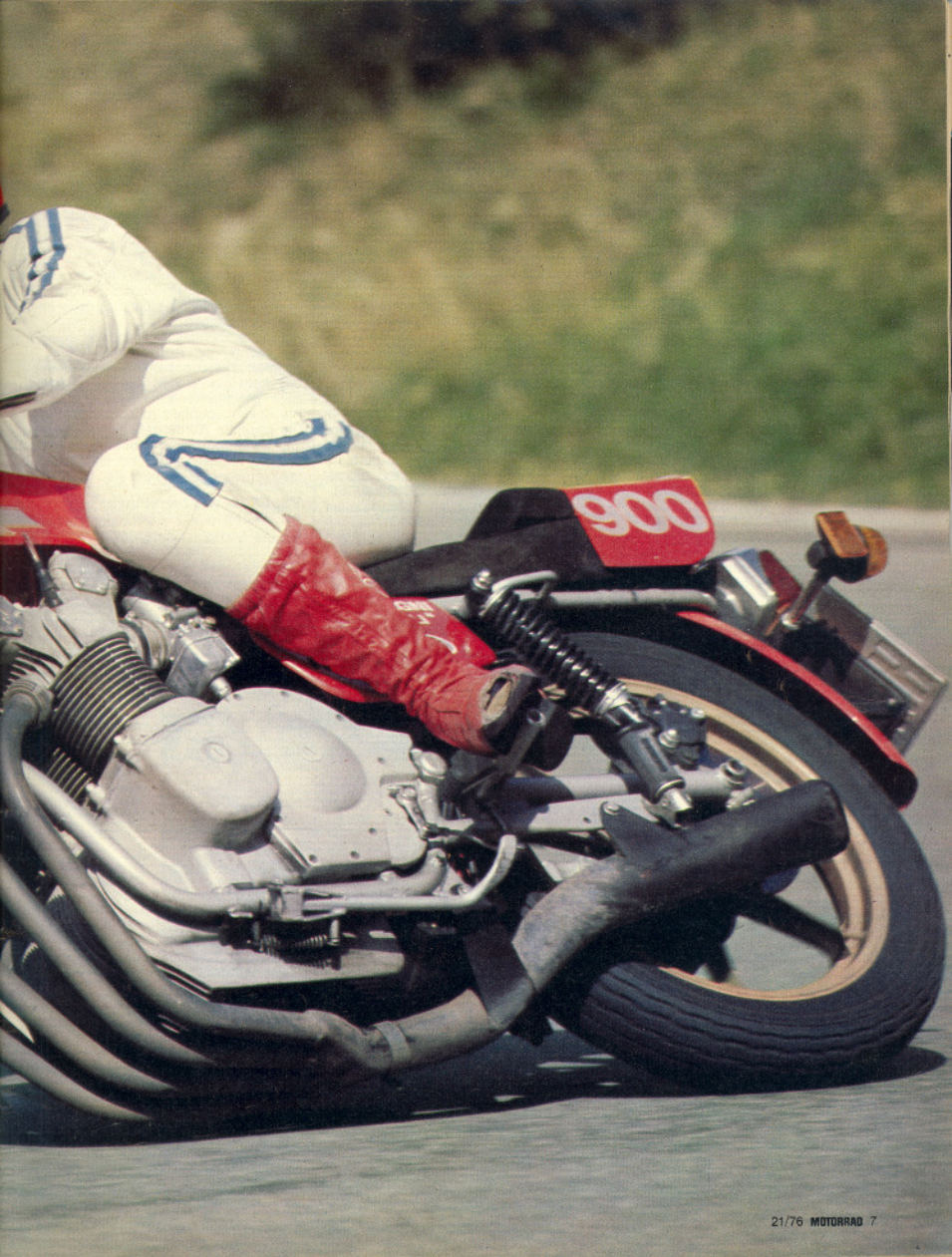
21 20. Oktober '76 DM 2.50

Dänemark dkr 8.50, Finnland Fmk 4.20, Frankreich Fr 8.50, Griechenland Dr 40.–, Italien Lit 1000, Jugoslawien Din 23.–, Luxemburg lfr 40.–, Niederlande hfl 2.00, Norwegen nkr 8.50 (incl. moms), Österreich öS 20.– (incl. Mwst.), Portugal Esc 30.–, Spanien Pes 85.–, Schweden skr 8.50 (incl. moms), Schweiz sfr 2.–, Türkei TL 15, USA US $ 1.50, Printed in Germany

Fahrbericht: MV Agusta 900 S

Die Göttliche

MV Agusta. Der Name steht, gefestigt durch 39 Weltmeistertitel. Trotzdem brauchen Sie sich nicht als Ago zu fühlen, wenn Sie auf die neueste Straßen-MV, die 900 S, „Arturo Magni", steigen.


900

Fahrbericht: MV Agusta 900 S

Arturo Magni, langjähriger Konstruktionschef der ruhmreichen italienischen Weltmeistermarke, hat die Gedächtnisserie für den BRD-Generalimporteur Hansen ins Leben gerufen. Basierend auf dem 750er Motor werden speziell für Hansen und dessen illustre Kundschaft Maschinen mit 893 cm³ Hubraum hergestellt, die gegenüber den 750er bzw. 800 S Amerika-Triebwerken einen um 2 mm größeren Hub aufweisen – 58 mm müssen die geschmiedeten Kolben pro Hub auf und ab zurücklegen.

Aber damit nicht genug. Für die Zylinderbohrung von 70 mm reichte die Zylinderwandung der bestehenden Motorenserie nicht, und die Stehbolzen standen zu dicht. Also mußten neue Zylinder mit größerem Außendurchmesser hergestellt werden. Die vier Töpfe stehen einzeln auf dem riesigen Gehäuse und nehmen eingeschrumpfte Schleudergußlaufbuchsen auf.

Auch der Zylinderkopf wurde neu konzipiert. Um die Atmung des Triebwerks zu effektivieren, vergrößerte man Ein- und Auslaßventile um je 2 mm auf 32 bzw. 29 mm. Auf die vergrößerten Ansaugstutzen kamen 30er Dell'Ortos mit Beschleunigerpumpe, die über Seilzug und Verteiler bewegt werden.

Im Triebwerk selbst wurden die Siebenscheibenkupplung und das Getriebe verstärkt, um den höheren Beanspruchungen gerecht zu werden.

Eine Kardanwelle mit doppelter Umlenkung vervollständigt den Triebsatz – eine Besonderheit stellt der Motor von außen also nicht dar, wenn man von der typisch italienischen Bauweise einmal absieht.

Vier Zylinder gehören zum alten Hut des heutigen Motorradangebots, und zwei obenliegende Nockenwellen finden sich in den 900er Kawas an jeder Straßenecke. Doch was da im Rohrrahmen steckt, ist ein echtes Schulbeispiel des klassischen italienischen Rennmotorenbaus. Die beiden obenliegenden Nockenwellen werden nicht – wie heutzutage üblich – durch eine ordinäre Kette angetrieben, sondern durch einen Satz geradverzahnter Stirnräder, die, wie es sich für perfekte Feinmechanik gehört, selbstverständlich nadelgelagert sind. Die Räder laufen in einem von allen Gehäuseteilen unabhängigen Stahl-Räderkasten, um die unterschiedliche Wärmedehnung von Gehäuse, Zylindern und Kopf aufzufangen.

Die gesamte Einheit von Zylindern, Räderkasten und Zylinderkopf kann bei eingebautem Motor aus dem Grundgehäuse genommen werden!

Die zweite Kurbelwange links ist geradverzahnt und fungiert zusätzlich als Primärantrieb. Auf dem Gegenrad sitzt die Kupplung, auch das Fünfganggetriebe kann komplett aus dem Gehäuse genommen werden.

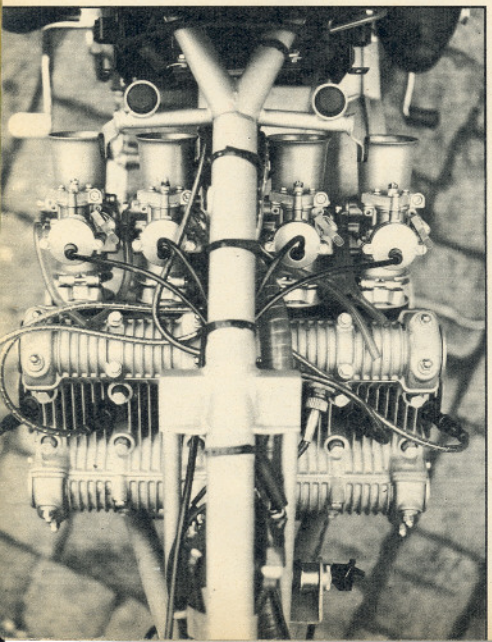
Aufwendig, aber effektvoll. Denn wenn zur Zeit der 350er und 500er MV bei einem Rennen der Motor bzw. der Getrieberadsatz ausgewechselt werden mußten, konnten die Gehäuseteile im Fahrwerk bleiben!

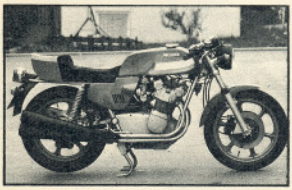
Als letzte Raffinesse ist die Lagerung der neuntelligen Kurbelwelle im sogenannten Zwischenbankett anzusehen. Sie dreht sich in vier geteilten (!) und zwei geschlossenen Wälzlagern, die Pleuel sind ebenfalls rollengelagert.

Die gesamte Kurbelwelleneinheit wird mit Lagerböcken von unten an das Bankett angeschraubt und als Einheit ins Kurbelgehäuse eingesetzt.

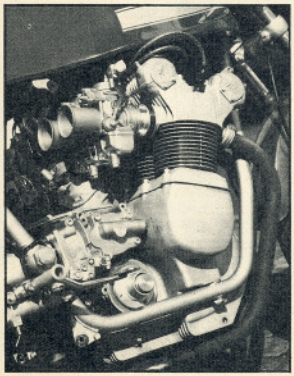
PS, PS — wer bietet mehr?

105 DIN-PS lautet die Katalogangabe für die 900 S „Arturo Magni", doch diese Zahlenangabe ist ein Thema mit Variationen. Sie sind da, diese 105 PS, bei 10 000 Kurbelwellenumdrehungen übrigens, doch nur mit der in Ita-





Gegenüber der alten 750 S-Version haben die neuen Modelle (hier die 800 Amerika) stilistisch und technisch sehr viel gewonnen.



Ganz links: Der Doppelnockenwellen-Zylinderkopf kann klassischer und schöner gar nicht sein. Vier 30er Dell' Ortos speisen das Triebwerk.

Zwischen den Vergasern sitzt der Verteiler. Von dem Wellenstumpf links unten wird die Lichtmaschine angetrieben, die normalerweise unter dem Motor sitzt (hier demontiert)

Fahrbericht: MV Agusta 900 S

lien zulässigen Vergaserbestückung und völlig offenen Auspuffrohren. Unsere diesbezüglichen Vorschriften lassen „nur" noch 85 bis 90 PS, natürlich nach DIN, in den Papieren erscheinen. Aber bitte, was soll's? Und wer hat schon gern Verstopfung? So rüstet also jeder um auf die sonor röchelnde Vier-in-Eins-Auspuffanlage, die dazu noch über zehn kg einspart.

Problem Organisation

Auch Wolfgang Kucera, der Echterdinger Motorrad- und MV-Händler, zählt zu den stolzen Besitzern eines solchen „Geräts". Da in Hansens Baden-Badener Import-Höhle gerade eine 900 S „fehlte", als wir sie unbedingt fahren wollten, ließ uns Kucera sein Herzblatt probieren. Und siehe da – just war auch unser Fotograf zur Stelle – um Fahrer brauchten sich Obertester und Lichtbildner nicht zu kümmern. Doch wie es der Teufel nun mal will, bekam Hansen Wind von der Aktion – und prompt stand eine „Arturo Magni" da – fahrbereit und mit Nummernschild, versteht sich. Daß sie noch sehr jungfräulich war und nur wenig mehr als 300 km auf dem Zähler hatte, störte kaum – „macht euren Job und habt Spaß dran".

Noch nie so gesponnen

Der auf vielen Motorrädern „gereifte" Tester stieg so unvoreingenommen wie nur möglich auf die 900 S, denn was da über Fahrwerk und Motor gleichermaßen an Ungereimtheiten durch die Motorradwelt geisterte, ließ überhaupt keinen festen Standpunkt zu.

So ging's also raus aus Baden-Baden und rein in den Schwarzwald mit seinen herrlichen Straßen.

Der Tester hatte ein fundiertes Wissen von der Qualität der „alten" 750er, wußte um deren Probleme mit dem Fahrwerk und auch um den Ruf der Maschine in einschlägigen Kreisen.

Um so mehr ließ schon die Stadtfahrt staunen, die trotz der Stummellenker und dem Maschinengewicht von immerhin knapp fünf Zentnern keineswegs in Arbeit ausartete.

Nach dem letzten Ortsschild ging's frisch ans Werk. Und die MV enttäuschte nicht. Zwar wollen die 250 Kilogramm plus Fahrer vor jeder Ecke abgebremst, in Schräglage gebracht und wieder aufgerichtet sein, doch geht das so spielend, als sei man nie etwas anderes gefahren.

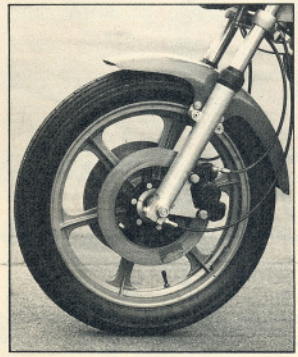
Saugend legten sich die Bremsbacken an die Gußscheiben an, sanft ging die Ceriani-Gabel in die Knie, leicht konnte der Fahrer die richtige Schräglage und den „Strich" finden – und sauber ging die MV wieder aus der Ecke heraus.

Da wackelte nichts, da schwänzelte nichts, da gab's keine unberechenbaren Fahrwerkssperenzchen – das ging ganz einfach wie von allein.

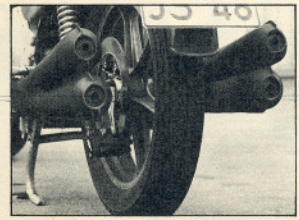
Und selbst die Landstraßendecken vorletzter Ordnung konnten dem Fahrer keinen Respekt abhuppeln – die Räder blieben so am Boden, wie sie sollten – oh Japan, lern doch endlich Spaghetti essen!

Als es dann auf schnellen Streckenstücken zur Sache ging, ließ sich der Fahrer nicht zweimal bitten. Dritter, vierter, fünfter Gang, was hatte Hansen gesagt? „Mach was du willst damit."

So schnell hatte selten ein Drehzahlmesser vor des Testers Auge die fünfstellige Marke erreicht, so leicht ließ sich kaum je ein Schalthebel betätigen und so exakt rastete selten ein Gang ein. Die Faszination MV begann ihrem Höhepunkt unaufhaltsam zuzustreben. Anbremsen, rechts, links, Gas auf, hochschalten – die Straße war da – und auf ihr eine MV. Mit einem Fahrer, der kaum noch daran dachte, schon jemals schlechter liegende Ma-



Auf Wunsch werden auch Gußräder, original MV, geliefert. Die Scheibenbremsanlage stammt von Scarab und arbeitet ganz vorzüglich.



Ganz links: Weltmann und Importeur Hansen versucht hier, die Technik seines Spielzeuges zu erklären.

Die Vierrohr-Auspuffanlage sorgt für zulässige Phonwerte.

Fahrbericht: MV Agusta 900 S

schinen gefahren zu haben. Oder nur solche, mit denen er so schnell warm war, die so wenig Konzentration abverlangten.
Bremsen in Schräglage? Natürlich wurde das bei hundertachtzig probiert – und siehe da, auch jetzt wackelte noch nichts. Die MV wurde nur in der Lenkung etwas steif. Doch das darf sie – der große Nachlauf muß sich ja irgendwie bemerkbar machen.
Überfahren der Stoßfugen in Schräglage? Was war da, ein Versatz in der Straße von fünf Zentimetern? Nicht gemerkt, die MV schluckte es.
Weiße aufgeklebte Markierungslinien verloren ihren Schrecken, der leichte Rutscher wurde zwar registriert, doch vom Fahrwerk nicht mit irgendeiner negativen Reaktion erwidert.

Runter wieder, auf den Boden der Realitäten

Vom Kardan schon einiges an Hinterlist gewohnt, wurde auch brutales Herunterschalten im Kurveneingang versucht. Abgesehen davon, daß der Motor gequält aufjaulte, kam – nichts. Eine Kette zum Hinterrad kann kaum weicher, unauffälliger arbeiten als es der doppelt umgelenkte Kardan der MV tut.

Das Schalten blieb in der Hitze des Gefechts auch ohne Betätigung der Kupplung eine wahre Lust! Da krachte, ruckte und zuckte nichts, es funktionierte fast wie bei einer guten Automatik. Und wenn bei einer Ampel einmal angehalten und dann wieder angefahren werden mußte, trat die Existenz der sehr gut dosierbaren Kupplung, die überdies noch komfortabel zu bedienen ist, wieder zu Tage. Sonst vergaß man sie einfach.

Ein Spaß, der bezahlt sein will

Ein Viertel Hunderttausend oder das Achtel eines Eigenheimes kostet der Spaß, eine MV zu fahren. Eine 900 S „Magni" natürlich, der „Rest" des Schützenfests ist billiger zu haben. Dazu gibt es: Kostenlose Inspektion bei 1000 km, eine zweite um rund 500 Mark bei 5000 km und dann alle 10 000 km das gleiche. Garantie gibt es im üblichen Rahmen, ein Jahr ohne Begrenzung der Kilometerleistung, und darüber hinaus noch ein zweites Jahr großzügiger Kulanz.
Allerdings gibt es dieses Bonbon nur, wenn die vorgeschriebene Ölsorte ELF-Sportigrade 15 W-50 im Motor war. Geht wirklich einmal etwas kaputt, war sicher kein Sportigrade drin . . .

Etwas über 20 Händler in der BRD sind Vertreter der Nobelmarke. Nicht viel, aber dafür um so ausgesuchter. Von der 900 S hat noch nicht jeder eine verkauft, ganze sechs Stück sind bis jetzt in festen Händen. Übrigens: Wenn Sie einmal in St. Tropez oder in Rom eine MV mit dem Kennzeichen BAD—A 1 oder BAD—C 1 begegnen, sitzt garantiert einer der Brüder Sachs drauf.

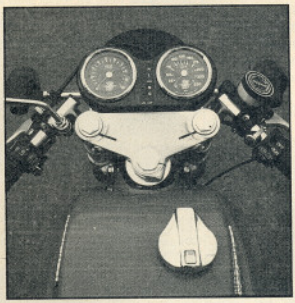
Wie dem auch sei, auch der Schah von Persien hat so ein Ding. Und der Lufthansa-Kapitän Haeussler. Und der Graf Graberg.

Und noch einige Leute laben sich am Erfolg, den diese spektakuläre Marke überall dort erzielt, wo der Name ausgesprochen wird oder das feuerrote Spielmobil auftaucht. Normalverbraucher gibt's auch unter MV-Besitzern. Ein solcher ist Dr. Wegmann aus dem Bayerischen, der vor einiger Zeit mal seine MV durch unsere Lichtschranke in Hockenheim schoß. Über 220 km/h wies die Digitalanzeige für die eingefahrene 750er aus, was wohl die 900er geht . . .?

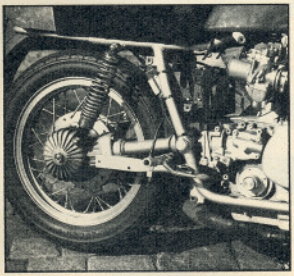
Sei's drum, sie mag von mir aus nur zwohundert Komma null gehen, der Bazillus sitzt fest.

-fjs-

Fotos: U. Schwab



In Sachen Instrumente und Bedienungsorgane konnte die italienische Zubehörindustrie nun zu den Japanern aufschließen.



Ganz links: Mit einem Fahrwerk der Spitzenklasse präsentierte sich die MV Agusta 900 S „Arturo Magni".

Der Wellenantrieb zum Hinterrad arbeitet ohne die vom Kardan gemeinhin gewohnten negativen Reaktionen.