

AGUSTA

**Ex-Rennfahrer Hubert Hahne beschreibt e
der Zähmung eines wilden Tieres, genannt**



FURIOSA

Exklusiv für rallye racing seine Gefühle bei MV Agusta Arturo Magni „Cento Valli“

Erster Gang 100, fünfter Gang 250 km/h! 0-100 km/h? Niemand hat es je gemessen, und jeder, der sie fuhr, hat Angst davor, diesen Wert messen zu müssen. Sie bäumt sich auf wie ein wildes Pferd. Sie reagiert auf Drehgriffbewegungen wie ein Schnellfeuergewehr. Sie fordert von jedem – wirklich jedem – Fahrer das letzte an Mutreserven. MV 900. Emmevi novencento, Kind eines Konstrukteurs, Künstlers, Genies, der sich die Auswirkungen seines Werkes selbst kaum ausmalen kann, weil er nicht die geringsten Ambitionen besitzt, dieses Feuerwerk selbst jemals anzünden zu wollen.

Arturo Magni, geistiger Vater der Agusta-Weltmeistermaschinen, hat sich vom deutschen Importeur, Michael Hansen, überreden lassen, das konstruktive Reservoir einer MV-Rennmaschinenbasis für den Straßengebrauch zu verwenden. In zehnfacher Auflage – mehr wird es nie und nimmer geben – steht sie respektgebietend in zehn Garagen Deutschlands, und ihre Besitzer erwähnen beiläufiger den Preis, 25400 DM (fünfundzwanzigtausendvierhundert) als die PS-Zahl, nämlich 105 (einhundertfünf).

Man fragt sich, inwieweit ein solcher Preis gerechtfertigt ist, und verfällt in den Fehler, den wahren Nutzen in Relation zum finanziellen Aufwand zu setzen. Echte Werte waren eben noch nie in Zah-



Sie reagiert auf eine Drehgriffbewegung wie ein Schnellfeuergewehr (links). Der Mensch, Hubert Hahne, und seine Maschine, die MV Agusta (oben).



schmilzt mit der Technik und mit der Idee, das Bewegungs- und Balancegefühl auf zwei Rädern, den heißen Draht zur Straße und zur Potenz einer Maschine in seiner schönsten Form zu spüren.

len, Gewichten oder Dimensionen zu messen, sie erfordern das Engagement des Enthusiasten und Liebhabers, eines echten „Connaisseurs“.

Eine MV 900 vermittelt das Gefühl, daß sich der Fahrer als organischer Bestandteil einer optimalen technischen Konzeption vorkommt, er sich weder „daraufgesetzt“ noch „transportiert“ fühlt. Er verschmilzt geradezu, ver-

Selten habe ich erlebt, daß ein technisches Instrument mir soviel Respekt gebot, so daß ich stets von neuem in der Erinnerung an seine ungeheure Wucht der Beschleunigung, an den „Bib“ der Kraft, vor jeder Fahrt einen moralischen Anlauf zu nehmen hatte. Man muß sich schon mit ziemlich viel Konzentration und Mut aufpompen, bevor man losfährt. Nach ein paar Kilometern

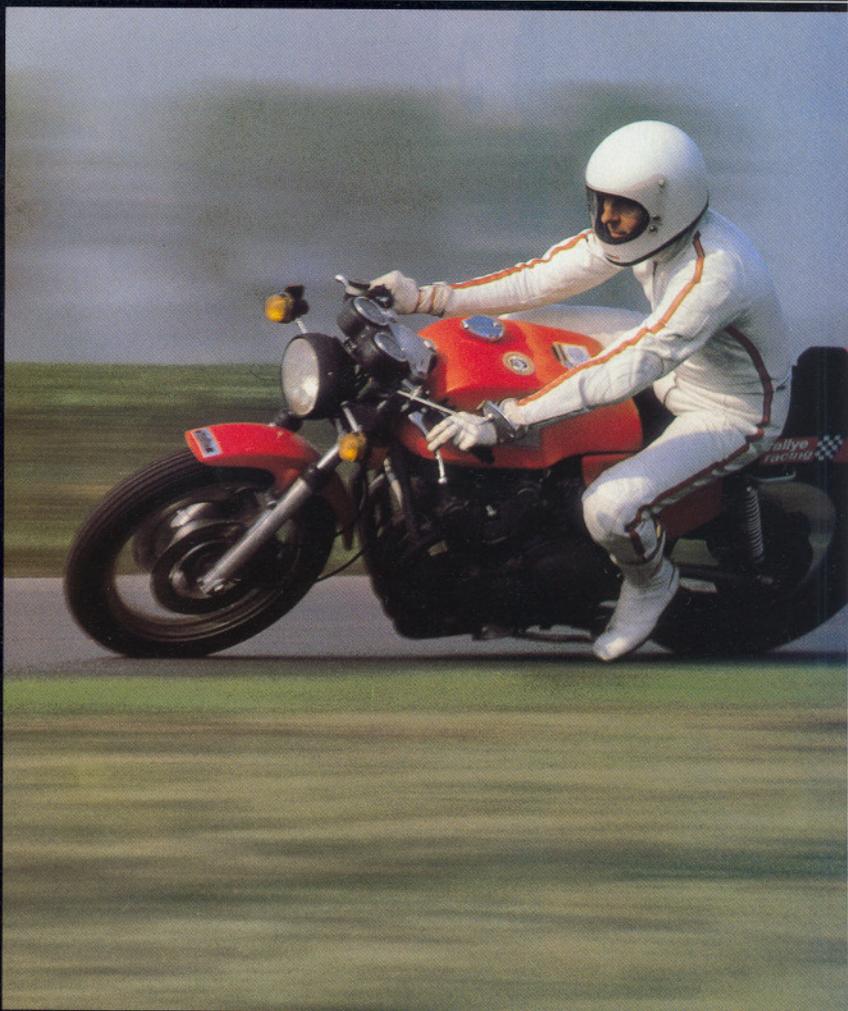
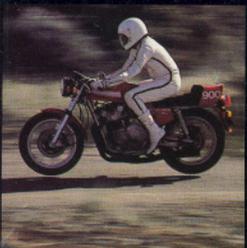
AGUSTA

Technische Daten
MV Agusta 900 Arturo
Magni „Cento Valli“:
Vierzylinder-Reihen-
motor, quergestellt. Im
Kopf hängende Ventile

über zwei obenliegen-
de, zahnradgetriebene
Nockenwellen betätigt.
Bohrung 71 mm, Hub
56 mm, Hubraum 900
cm³. Verdichtung 10,5.

Max. Leistung 105 PS
bei 10000 U/min. Vier
30-mm-Dellorto-Verga-
ser. Druckumlauf-
schmierung mit Zahn-
radpumpe. Kontaktlose

Batterie/Spulen-Zündung
mit automatischer Zünd-
verstellung. Bosch-Elektro-
starter 12 V 135 W.
Mehrscheibenkupplung im
Ölbad. Fußgeschaltetes Fünf-



Hubert Hahne, Tourenwa-
gen-As, Ex-BMW-Werks-
fahrer und Formel 2-Pilot bis
Ende der 60er Jahre, beim
Versuch, das wilde Tier, ge-
nannt MV Agusta, zu zäh-
men.

TURBOSA

ganggetriebe. Hinterradantrieb über Kardanwelle mit Kegelradgetriebe. Doppelschleifen-Rohrrahmen. Ölgedämpfte Ceriani-Teleskopgabel vorn, Schwin-

ge mit ölgedämpften fünfmal verstellbaren Federbeinen hinten. Elektronguß-Speichenräder. Bereifung 3.50-18 vorn, 4.10-18 hinten.

Hydraulisch betätigte Doppelscheibenbremse 280 mm ø vorn, Scheibenbremse 280 mm ø hinten. Leichtmetall-Tank, Fas-

sungsvermögen 24 l. Gewicht 230 kg. Verbrauch 10 l/100 km. Höchstgeschwindigkeit 250 km/h. Preis: DM 25.400,-



entwickelt sich alsdann dieses glückliche Gefühl, Angst oder gar Furcht überwunden zu haben, die Vibration einer Maschine bis zur letzten Faser spüren zu können.

Filigrane Technik einerseits, klotzige Kraft andererseits erwarten vom Fahrer dieselben extremen Eigenschaften: Sensibilität und gut trainierte Muskeln. Wer in einer 200-km/h-Kurve den Hauch einer Straße an der Fußspitze spürt und dabei einen allzu abrupten Lastwechsel produziert, wer im „Adenauer Forst“ auf dem Ring im „zweiten“ den Ansaugquerschnitt der vier Dreißig-Millimeter-Dellortos voll einsetzt, der fällt herunter. Unweigerlich! Wer schön schlank ist, sich in aerodynamischen Feinheiten auskennt, sich in den Tank verkriechen kann, erreicht 9000 U/min im Fünften = 235 km/h! Ohne Verkleidung. Ganz klar, das muß man probiert haben! Allerdings beginnt ab 8000 U/min eine imaginäre Sozia damit, den Fahrer auf einen unnützen Begleiter hinzuweisen: auf Mr. Unsinn. Natürlich, die wahre Freude ist es nicht, auf der Geraden schnell zu fahren, nichts anderes als die Befriedigung zu erleben, die Tachonadel mit Leichtigkeit auf über 200 km/h schnellen zu lassen. Jede Gerade ist im Grunde genommen langweilig, ganz gleich, mit welcher Geschwindigkeit ich sie absolviere. Sie bedeutet für mich nichts anderes, als daß ich mich während dieser Phase auf die nächste Kurve vorbereiten kann – freuen darf. Der echte Spaß liegt in den wechselhaften Radien

der Bundesstraßenkurven. Kennen Sie auf dem Weg von Düsseldorf zum Nürburgring den Ort Frauwülesheim? Den gibt's wirklich. Das nächste Dorf heißt Jakobs-wülesheim (bei Nörvenich übrigens). Damit will ich nur sagen, daß es die kleinen, vom Verkehrsrummel verschonten Sträßchen sind, die ich bevorzuge und als die Pisten der Freude bezeichnen möchte.

Wilde Reiter GmbH

Bewegung benötigt Raum, und ich möchte selbst bestimmen können, wann meine Pferdchen in leichten Trab oder gestreckten Galopp verfallen sollen. Ich möchte auch nicht anläßlich der schöpferischen Pause vom monotonen Rauschen der Reifen- und Auspuffgeräusche auf Autobahnparkplätzen belästigt werden. Als der für diesen Moment vom Blechgehäuse Befreite, stinkt mir die Autobahn im doppelten Sinne. Die Auspuffrohre der automobilen Fahrerzunft schleudern die mehr oder weniger verbrannten Gase ungefiltert und schnurstracks in die Riechorgane der Motorradfahrer. Wer ist schon gerne – wie die Bayern sagen – ein Auspuffschnapper?

Alles Geräusch ist verstimmt, der Sound einer „four-in-one“ klingt nicht mehr, frühmorgendliche Ruhe ist eingetreten. Da steht sie nun am Rande einer Bundesstraße in der Eifel. Um die heißen Zylinder herum flimmert die Luft. Es knackt und knistert vernehmlich – das Metall kühlt ab, entspannt

sich, wie der Fahrer, der sich in Gedanken darüber ergeht, wie weit seine Fahrt vom Risiko begleitet war, wie sehr er der ausreichenden Haftung von zwei kleinen Fleckchen Gummi vertraute. Ein Zweirad wird für einen Sonntagmorgen zur Weltanschauung. Zweirad? Technisierte Faszination, Beweismittel ästhetischer Perfektion.

Nunmehr müssen jedoch noch einige persönliche und physikalische Hürden überwunden werden. Stichwort: Nürburgring! Soll ich nicht doch lieber in Richtung Belgien abbiegen? Am „Flugplatz“ war sie anläßlich der letzten Fahrt so unheimlich unruhig, der Lenker flatterte wie die Fahne auf dem Bundeshaus bei Windstärke acht. Und wie war das in der „Fuchsröhre“? Das relativ hohe Gewicht von fast fünf Zentnern löst in diesem Geschlängel eine lawinenartige Wucht aus. „Wehrseifen“? Uah – den fahre ich dieses Mal wirklich langsamer. Aber was ist mit den Passagen hinter dem „Bergwerk“? Mit den herrlichen Schlängeln an der „Hohen Acht“, am „Brünnchen“ oder „Galgenkopf“? Also was ist nun? Welche Richtung schlagen wir ein? Ich werde vernünftig sein – vernünftig um den Ring fahren! Der Sonntag ist nach der Ring-Schlacht gerettet. Dieser emotionale Tiefgang hat Blutdruck- und Nervensystem wieder normalisiert, die Entzugerscheinungen von vorher sind kompensiert. Das Heilmittel heißt Motorradfahren, und zwar eins, powered by MV AGUSTA. **Hubert Hahne**