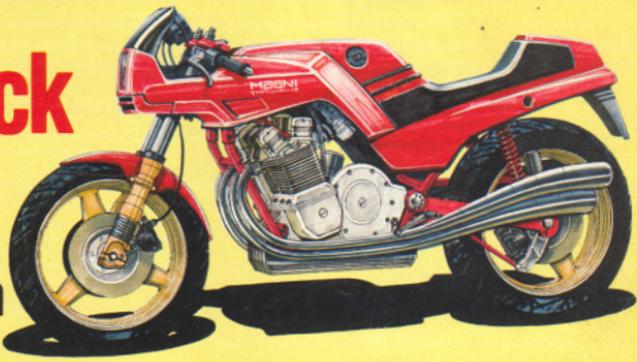


MOTORRAD

Die Sensation

Comeback für MV

Neuaufgabe des legendären Vierzylinders



Großer Helmtest

16 aktuelle Helme in der Zerreißprobe

Grand Prix - Auftakt in Südafrika

Super - Fahrwerk für den Boxer

Wüdo - BMW R 100



Das edelste Big Bike?

Yamaha XJ 900



Chopper - Hit mit neuem Motor

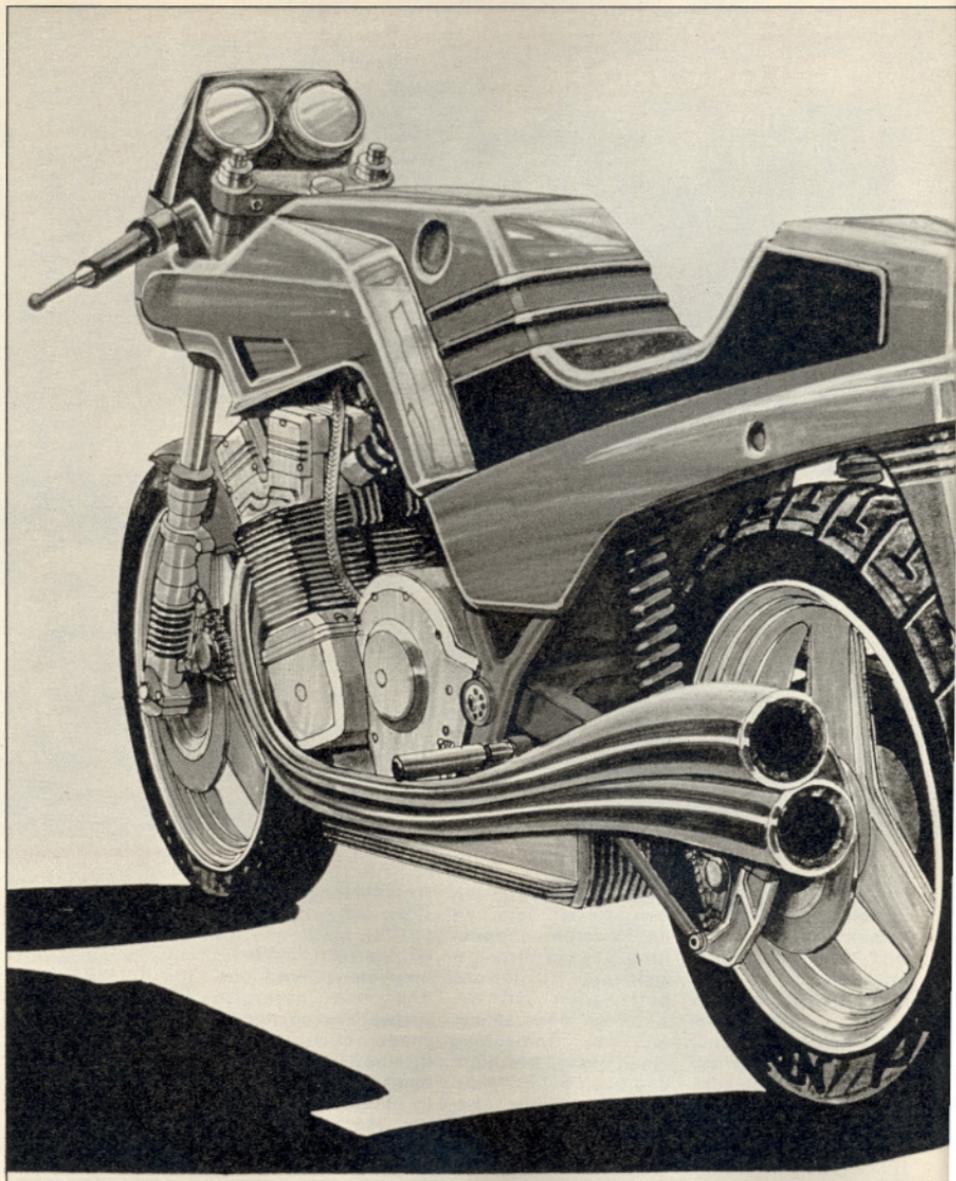
Kawasaki Z 450 LTD



Frankreich FF 16,-,-, -9,-
Österreich 17,-,-
A 4973 D
E 4973 D
Postvertrieb: E 4973 D
K & Co KG - Postfach 10 42 - 7000 STÜTTGART 1
Vertrieb: Motor-Verlage-GmbH & Co KG - Postfach 10 42 - 7000 STÜTTGART 1
Platz 260,-,- Schweiz

5480 REMAGEN
FUCHSLOCH 16
HEINZ EHMER

03307976557 2 136



Neue MV und Moto Guzzi von Magni

Comeback

Der legendäre MV Agusta-Vierzylinder soll sein Comeback feiern. Zwei Millionen Mark will sich der Baden-Badener Importeur Michael Hansen die Wiedergeburt der roten Renner in drei Hubraumvarianten kosten lassen. Darüber hinaus stockt er das Magni-Honda- und Magni-BMW-Programm um zwei Modelle auf Moto Guzzi Le Mans IV-Basis auf.

Ohne MV geht für MV-Fan Hansen nichts. Seit die Meccanica Verghera Agusta S.p.A. in der Viale Adriatico 50 im oberitalienischen Verghera nach ihrer Verstaatlichung im Spätherbst 1977 die Motorräder den wohl sehr viel einträglichen

Käse und Parmaschinken oder britischer Marmelade, die Herstellung von Kräuterbutter und der Vertrieb hochkarätiger technischer Wirtschaftsgüter von Kohlefaserprodukten aus der Luft- und Raumfahrt bis hin zu Sonderkonstruktionen auf

MV Agusta-Markenzeichen: typische Motorsilhouette und geschwungene Auspuffrohre

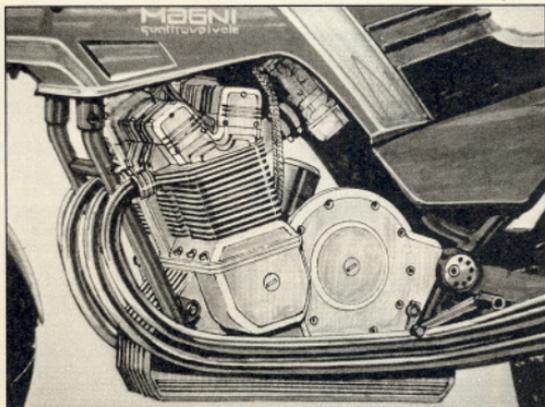
Modernisiert: luftgekühlter Vierzylinder mit Zahnradtrieb der Nockenwellen und neuem Ventilkopf

charen Hubschraubern opferte und ihren deutschen Importeur bis zum heutigen Tag zwar reichlich, aber eben nur noch mit Ersatzteilen versorgt, sucht der inzwischen sogar beim Sturz von einer MV Erblindete nach einer Möglichkeit, die geliebten roten Renner über mühsam aufgebaute Einzelstücke hinaus selber weiter zu produzieren.

Die Mittel von rund zwei Millionen Mark stellen der Import italienischer Delikatessen wie

Die MV, die aus rechtlichen Gründen nicht MV Agusta heißen darf, sondern entweder Magni-MV oder Magni-Agusta heißen wird, entsteht in drei Ausführungen, die sich – von Ausstattungsdetails abgesehen – allein durch den Hub zweier Kurbelwellen und die dazugehörige Bohrung unterscheiden.

Zwei der drei Vierzylinder, das 750er-Grundmodell und eine 900er, arbeiten mit einer 56er-Welle bei 65 beziehungsweise 70 Millimeter Bohrung (743 beziehungsweise 862 cm³ Hubraum), das 1100er-Topmodell mit einer 62er-Welle bei 74 Millimeter Bohrung (1066 cm³). Für die zuvor ins Auge gefasste 500er nach Drei- oder Vierzylinder-Grand Prix-Vorbild sehen Hansen und Schneider zur Zeit keinen Markt.



dem Kraftfahrzeugsektor. Die technischen Voraussetzungen schaffen Teilhaber Roland Schneider und die eng an die Hansen GmbH gebundene Firma Giovanni Magni in Gallarate, die der pensionierte MV-Konstrukteur und Rennleiter Arturo Magni sozusagen an der langen Leine führt. Magni und Sohn konstruieren und bauen, lassen konstruieren und bauen – und halten immer noch unbezahlbaren Kontakt mit der MV Agusta-Forschungs- und Entwicklungsabteilung.

Hub und Bohrung der drei neuen Vierzylinder stimmen nicht zufällig mit den Hauptabmessungen der früheren 750 S (1970), 900 S „Arturo Magni Cento Valli“ (1976) und Grand Prix 1100 (1977) überein. Tatsächlich erschienen den deutschen Initiatoren und ihren italienischen Partnern das Konzept und die Konstruktion des alten luftgekühlten Reihenmotors mit seinen stacheligen Zylindern, dem tiefverrippten Kopf, den zahnradgetriebenen Nockenwellen und dem auf-

Neue MV und Moto Guzzi von Magni

wendigen Wälzlager-Kurbeltrieb auch heute noch modern und aufreund genug, um sich weitgehend auf stilistische Korrekturen und Maßnahmen zur Dämpfung mechanischer Geräusche zu beschränken.

So finden sich am neuen einteiligen Sandguß-Kurbel- und Getriebegehäuse alle jene konstruktiven Tricks und Kniffe wieder, die den MV-Motor ähnlich den Drei- und Vierzylinder-Rennmotoren aus dem gleichen Haus trotz aller Kompliziertheit zu einem Muster an Reparatur- und Wartungsfreundlichkeit machen: Die Lagerung des Kurbeltriebs in einem aufgesetzten Bankett bei-

Bewährte Technik, neues Design

spielsweise, das die komplette Demontage mit Zylinder, Zylinderkopf und Steuerung ohne Eingriff in die Distanzierungen und Einstellungen gestattet, oder das auf einem Seitendeckel montierte und an einem Stück herauszunehmende Fünfganggetriebe. Unter zeitgemäß kantigeren Linien sorgen auch weiterhin fünf Liter Öl für Schmierung und innere Kühlung.

Die Innereien vom Bankett abwärts entstammen entweder dem Original oder werden – nach Originalzeichnungen und vorzugsweise von den seitherigen Lieferanten – mit nur geringfügigen Änderungen in Italien und Deutschland hergestellt. So trägt die neunteilige, in vier Rollenlagern und zwei Kugellagern gelagerte und auf eine Länge von 365 Millimetern auf wenige Hundertstel genau gearbeitete Kurbelwelle auf der inneren Wange der linken äußeren Kröpfung jetzt eine gerade Verzahnung statt des früher schrägverzahnnten Primärtriebs, um schädliche Axialdrücke zu vermeiden. Neben großer Paßgenauigkeit,

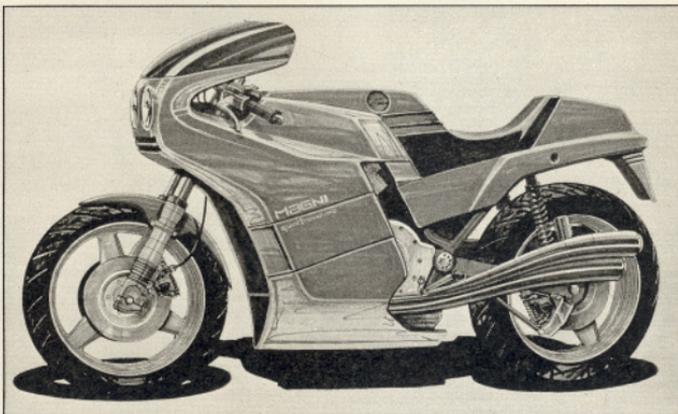
die über die Distanzierung des Banketts im Kurbelgehäuse leicht zu erreichen ist, soll Spritzöl aus kalibrierten Bohrungen das Laufgeräusch des hochdrehenden Stirnrads auf seinem fast doppelt so großen Gegenstück (56/98 Zähne) mildern.

In der auch im Paket verstärkten Kupplung arbeiten Sinter-

metall-Lamellen anstelle der ehemaligen Korkbeläge. Und das unverändert übernommene klauengeschaltete Fünfganggetriebe gibt die Kraft nur noch an ein Kettenritzel weiter – auch auf Wunsch werden die neuen MV keinen Kardanantrieb mehr haben.

Nach den guten Erfahrungen mit der Grand Prix 1100 wer-

den die vier Einzelzylinder des Originalmotors und die Zylinderpaare des schon bei Hansen hergestellten 1000er-Corona-Triebwerks (1978) durch ein zentrales Gußteil aus Bankett, Zylinderblock und Steuerunggehäuse ersetzt. Dieses Leichtmetallgußteil dämpft durch den Einschluß des für MV typischen Grauguß-Steuerturms zwischen dem zweiten



Topmodell: 1100er mit Carbonrädern und Verkleidung

Magni-MV 1100 Quattrovalvole: Technische Daten

Motor

Luftgekühlter Vierzylinder-Viertakt-Reihenmotor, je vier Ventile pro Zylinder, über zwei obenliegende, zahnradgetriebene Nockenwellen und Tassenstößel betätigt, Bohrung x Hub 74 mm x 62 mm, Hubraum 1066 cm³, Verdichtung 10,5, Nennleistung 74 kW (100 PS) bei 9200/min, max. Drehmoment 96 Nm (9,8 mkgp) bei 7400/min, vier Dellorto-Vergasers, Ø 36 mm, Zahnrad-Primärtrieb, Obadkupplung, klauengeschaltetes Fünfganggetriebe, Gangstufen: 2,38/1,69/1,30/1,09/1,0, Primär-/Sekundärübersetzung 1,75/2,80, Sekundärtrieb über Rollenkette 58" x 3/8", Einbaugewicht 79 kg.

Fahrwerk

Doppelschleifen-Rohrrahmen aus Chrommolybdän, hydraulisch gedämpfte Teleskopfedergabel/Federbeine, Federwege 165/125 mm vorn/hinten, Standarddurchmesser 42 mm, Chrommolybdän-Hinterradschwinge mit Einstellzeiterlen im Schwin-

gendrehpunkt, Radstand 1450 mm, Lenkkopfwinkel 63 Grad, Nachlauf 110 mm.

Räder/Bremsen

Aluminium- oder Kohlefaserräder, Bereifung vorn 110/80-18, hinten 130/90-18, hydraulisch betätigte Doppel-/Einfach-Scheibenbremse mit Kugelgraphitgüß-(Brems-) oder Aluminiumbrems scheiben (Magni), Scheibendurchmesser vorn/hinten 280 mm.

Gewicht

Gewicht vollgetankt 228 kg mit Vollverkleidung, Aluminiumrädern und Kugelgraphitgüßbrems scheiben, 216 kg mit Teilverkleidung, Carbonrädern und Aluminiumbrems scheiben.

Preis

ca. 35 000 Mark

Hersteller

Hansen GmbH,
Lichtenalter Straße 83,
7570 Baden-Baden

und dritten Zylinder wiederum das Laufgeräusch des nahezu spielfrei ineinandergreifenden Zahnradtriebs der obenliegenden Nockenwellen (sechs geradzahnante Stirnräder einschließlich des Kurbelwellenrads und der beiden Nockenwellenräder) und gestattet durch Nikasilbeschichtung der Zylinder extrem kleine Kolbenringe. Die Beschichtung und die auf einteiligen, nadelgelagerten Doppel-T-Pleueln sitzenden Schmiedekolben liefert Mahle in Stuttgart.

Das einzige Bauteil, das weder original noch modifiziert weiterverwendet wird, ist der alte zweiventilige Zylinderkopf mit 80-Grad-Ventilwinkel und den daraus resultierenden Halbkugelbrennräumen. An seine Stelle tritt ein moderner vierventiliger „Quetschkopf“ mit 40-Grad-Ventilwinkel und flachen Dachbrennräumen, in ▶

Neue MV und Moto Guzzi von Magni

dem die teils kugel-, teils nadelgelagerten Nockenwellen die Ventile allerdings auch über Tassenstößel betätigen. Die Gemischaufbereitung besorgen Dellorto-Vergaser mit Beschleunigungspumpe von 30 (750er), 34 (900er) und 36 Millimetern Durchmesser. Die Abgase werden über schallluckende, doppelwandige Einzelrohre abgeleitet.

Die für 85 bis 100 PS ausgelegten Motoren bedürfen noch einer Entwicklungszeit von ungefähr sechs Monaten. Im Augenblick bereiten Modellstreiner den Leichtmetallguß von Zylinderkopf, Zylinderblock und Gehäuse vor, wird die kleine Ersatzteilproduktion von Kurbelwellen (Stückpreis 3500 Mark) auf den neuen Primärtrieb umgestellt.

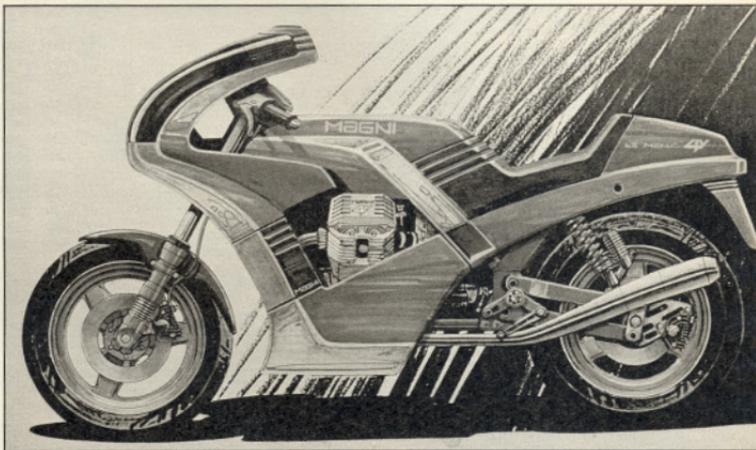
Alles andere steht schon bereit: Das im Mai 1980 vorgestellte 1000 Ago-Fahrgestell mit dem Chrommolybdänrahmen der Magni-Honda MH 2, von der bereits über 250 Exemplare in Deutschland verkauft wurden, eine neue Magni-Gabel mit 42er-Standrohren, eine CR 25 MO 4-Kastenschwinge mit Exzenter im Schwingen-

drehpunkt und je zwei Kugellager sowie 18-Zoll-Vorder- und Hinterräder aus Aluminium oder Kohlefaser. Die Carbonräder durchlaufen gerade die Typprüfung. Das Gewicht der 1100er orientiert sich an den 228 Kilogramm der 1000 Ago, wobei noch 12 Kilogramm durch die Wahl der Räder und Verkleidungsteile eingespart werden können.

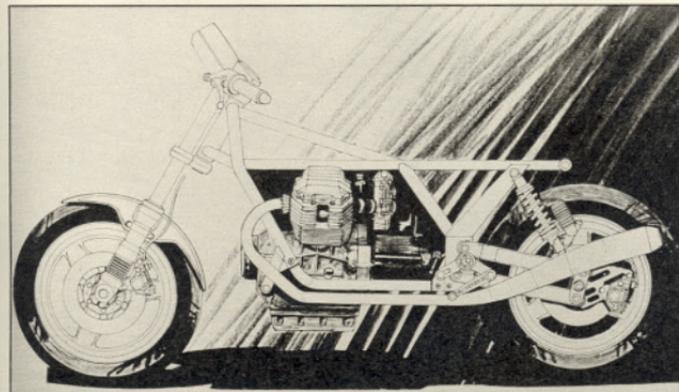
Neben den bis zu 35 000 Mark teuren Magni-MV oder Magni-

Agusta „Quattrovalvole“ bietet die Hansen GmbH schon ab September eine Magni-Moto Guzzi Le Mans IV mit serienmäßigem Zweiventilmotor (Magni-Le Mans 2 V) für rund 17 000 Mark und Magni-Vierventilmotor (Magni-Le Mans 4 V) für etwa 20 000 Mark an. Der einsatzbereite Vierventiler entstand in enger Zusammenarbeit mit Moto Guzzi, entspricht in Anordnung und Steuerung der Ventile der V 65 Lario und leistet 96 PS bei 7800/min.

Die Idee, auch dieses Magni-Projekt zu finanzieren und die Maschinen weltweit exklusiv zu vertreiben, kam Hansen und Schneider anlässlich des mit nur 55 Exemplaren in drei Jahren wahrhaft schleppenden Verkaufs der Magni-BMW MB 1. Nach Meinung der Baden-Badener sind die Guzzi-Fahrer weit weniger konservativ eingestellt als die Genießer bayerischer Boxerlust und daher als Zielgruppe sehr viel besser geeignet.



Verkleidete Magni-Le Mans 4 V als Ein- oder Zweisitzer



Magni-Fahrgestell für Moto Guzzi-Zwei- und -Vierventilmotoren

Der Anreiz neben dem starken Triebwerk sollen der leichte und verwindungssteife Chrommolybdänrahmen (möglichst wenige, kurze und gerade Rohre), die reaktionsfreie Parallelogrammschwinge, die auch in der MV verwendete neue Magni-Gabel (stufenlos verstellbar, aber ohne Anti Dive), die zur Wahl stehenden Aluminium- und Carbonräder sowie die durch große Zylinderausschnitte sehr schmale Rennverkleidung sein. Trotz der Parallelogrammschwinge mit ihrer doppelten Lagerung und zwei Federbeinen bringt die 4 V mit Verkleidung, Kohlefaserrädern und Aluminiumbremsscheiben vollgetankt nur 231 kg auf die Waage.

Ulrich Schwab