

MV Agusta

Test 1000 Ago

Honda

**Test Neue
Gold Wing
GL 1100**

Kawasaki

**Test 25 000 km
mit der Z 500**

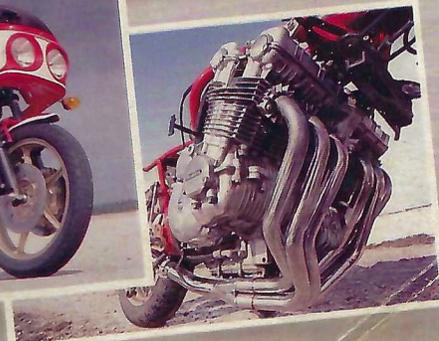
Test Z 250 C

BMW

**Test R 80
als Tourer**



Exoten
Kawasaki Mystery Ship
AMC-Honda CBX ▶



Belgien bfr 57,-, Danemark dkr 11,-, Finnland Fmk 7,90, Frankreich FF 8,-,
Griechenland Dr 80,-, Italien Lit 1600,-, Jugoslawien Din 45,-,
Luxemburg Lfr 53,-, Niederlande hfl 3,75, Norwegen nkr 10,75 (inkl.
moms.), Österreich oS 25,- (inkl. MwSt.), Portugal Esc 105,-,
Spanien Ptas 195,-, Schweiz sfr 3,50. Printed in Germany.

11 28. Mai 1980 DM 3.00





Fotos: Schwab

IM BLICKPUNKT

Test MV Agusta 1000 Ago

Faszination

Ein rassiger Motor und ein echtes Grand Prix-Fahrwerk machen aus der MV Agusta 1000 Ago einen Traum auf zwei Rädern.

Faszinieren heißt auf deutsch: verhexen, fesseln, in seinen Bann schlagen. Worte, die auch auf ein Motorrad voll zutreffen können. Auf ein Motorrad beispielsweise wie die MV Agusta 1000 Ago.

Verhext ist der Fahrer von der kraftstrotzenden Urwüchsigkeit des Motors, gefesselt von der spielerischen Eleganz und Leichtigkeit, mit der die MV über kurvige Landstraßen eilt, gebannt schließlich von dem Äußeren, das sachliche, klare Technik und italienischen Formgeist zugleich offeriert.

Faszinierend allein schon ist auch der Name MV Agusta. Eine ruhmreiche Renn-Vergangenheit mit 38 Weltmeistertiteln bleibt unvergeßlich. Unvergeßlich schon deshalb, weil die Renntechnik jener Tage fast unverändert in Motorrädern modernen Zuschnitts übernommen wurde.

Wirklich neu ist also die MV Ago gar nicht. Der 1000er Motor feierte schon 1978 in der Corona Premiere. Und der Rahmen war zum erstenmal 1972 auf einem Weltmeisterschaftslauf der 750er-Klasse in Imola zu sehen.

Damals erschreckte Giacomo Agostini seine Konkurrenten mit Rundenbestzeiten, wengleich er später mit Zündproblemen ausschied. Aber das Fahrwerk hatte sich glänzend bewährt: Handling und Fahrstabilität waren über jeden Tadel erhaben.

Und genauso gibt sich die MV Agusta 1000 Ago auch heute. Unglaublich, mit welcher Leichtigkeit sie in Kurven hineinläuft, völlig neutral in Schräglage bleibt und sicher wieder hinauszieht. Selbst eine 750er läßt sich nicht müheloser durch Kurven schwenken.

Sie sucht geradezu gierig nach Kurven und verzeiht sogar leichte Fahrfehler. Die MV korrigiert sich fast von selbst.

Was am meisten verblüfft: Der exzellente Geradeauslauf, der bei Motorrädern mit solchen Handlingeigenschaften alles andere als selbstverständlich ist.

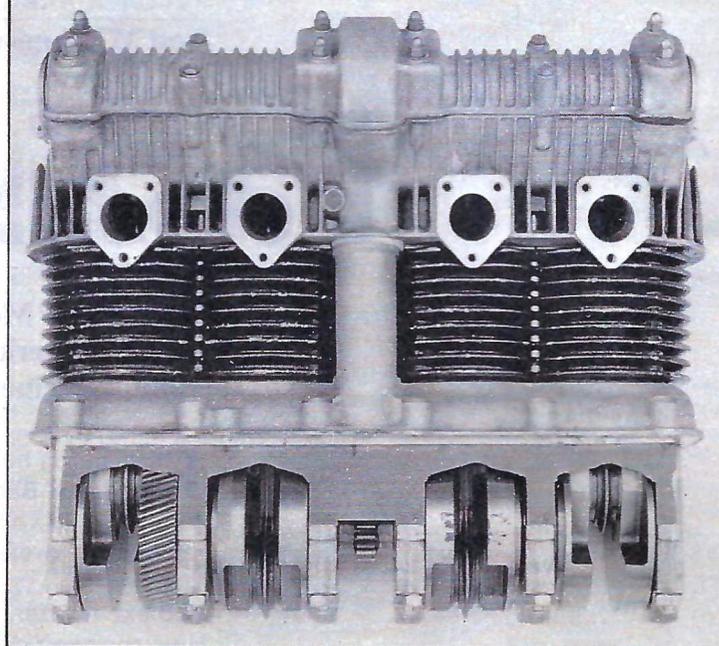
Woran liegt das? Die Fahrwerksdaten von Radstand mit 1450 Millimetern, von Lenkkopfwinkel mit 63 Grad und Nachlauf von 110 Millimetern sind nichts ▶

Test MV Agusta 1000 Ago

Außergewöhnliches und können nicht die Ursache sein.

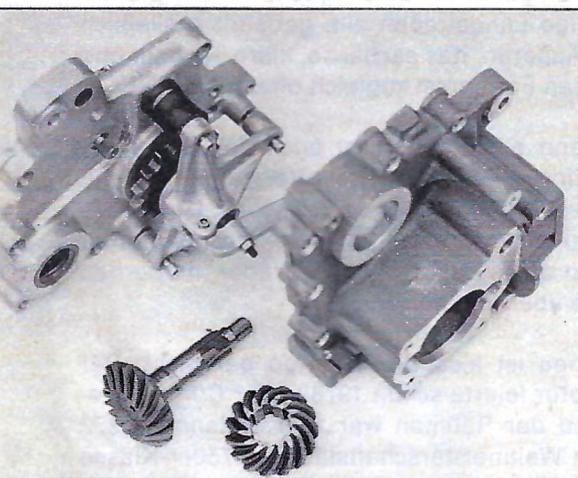
Das Geheimnis der MV liegt in der Lage des Schwerpunktes. Dieser Punkt sitzt nicht zu hoch und nicht zu weit vorn, sondern fast unterhalb des Fahrerswerpunktes. Und genau das macht das Motorrad so enorm handlich.

Der verwindungssteife Doppelschleifen-Rohrrahmen aus Chrommolybdän-Stahl hat einen kräftig dimensio-



Die beiden Aluminium-Gabelbrücken halten eine Telegabel von Ceriani mit 38 Millimetern Standrohrdurchmesser. Ein knapper Federweg von nur 125 Millimetern sorgt für eine sportlich straffe, aber nicht unangenehme Abstimmung. Federkennung und Härte der Dämpferdruck- und -zugstufe sind so gewählt, daß die Gabel nur selten durchschlägt, aber auch auf Straßen dritter Ordnung keinen Eiertanz auführt.

Doch Gabelprobleme anderer Art erwachsen MV für



△ Oben: Kopf, Zylinder und Pleuellwelle bilden eine vom Motorblock getrennte Einheit

Links: Ein Winkeltrieb, einfach zu montieren, rüstet die MV auf Kardan um

Was ist los mit MV Agusta?

Schon einige Male totgesagt, werden allen Unkenrufen zum Trotz MV-Motorräder gebaut. Die Produktion bei MV selbst läuft zwar nicht mehr, da in diesen Hallen nun Hubschrauber hergestellt werden, aber in einer kleinen Fabrik außerhalb von Galarate baut die bisherige Rennabteilung unter der Leitung von Arturo Magni auf Bestellung weiter.

Techniker sind sogar dabei, eine 500er auf der Basis des ehemaligen Drei- oder Vierzylinder-Rennmotors zu verwirklichen. Jedoch die Probleme gehen weiter. Mit der Iran-Krise verlor MV einen Hauptabsatzmarkt für die rotorbeflügelten Fluginstrumente. Das könnte das Aus für die gesamte Firma bedeuten. Ein Gedanke, bei dem echte Motorradfans frieren.

nierten, gut abgestützten Steuerkopf mit Kegelrollenlagerung. Auf die gleiche Weise ist die aus einem Rechteckprofil gefertigte Schwinge gelagert. Wegen der Versteifung zum Steuer-

kopf sind die Unterzüge in diesem Bereich vermurft.

Der linke Rahmen-Unterzug läßt sich wie bei den Grand Prix-Maschinen abschrauben, um das schnelle Aus-

MV Agusta 1000 Ago: Technische Daten und Meßwerte

Motor und Antrieb
Luftgekühlter Vierzylinder-Viertakt-Reihenmotor. Je zwei Ventile über zwei obenliegende, zahnradgetriebene Nockenwellen und Tassenstößel betätigt. Bohrung x Hub: 70 mm x 62 mm, Hubraum 954 cm³, Verdichtung 10,5; Nennleistung 73 kW (99 PS) bei 10200/min, max. Drehmoment 96 (9,8 mkp) bei 7900/min. Vier Dellorto-Vergaser, ϕ 30 mm. Kontaktgesteuerte Batterie/Spulenzündung. Lichtmaschinenleistung 135 W. Batterie 12 V 32 Ah. Ölbadkuppelung. Fünfganggetriebe mit E-Starter, Gangstufen: 2,38/1,69/1,30/1,09/1,0. Primär-/Sekundärübersetzung: 1,75/2,80. Sekundärtrieb über Rollenkette $\frac{5}{8}'' \times \frac{3}{8}''$.

Fahrwerk
Doppelschleifen-Rohrrahmen. Hydraulisch gedämpfte Teleskopgabel/Federbeine vorn/hinten, Federweg 125/85 mm vorn/hinten, Standrohrdurchmesser 38 mm. Federvorspannung hinten fünffach verstellbar. Radstand 1450 mm, Lenkkopfwinkel 63 Grad, Nachlauf 110 mm.

Räder/Bremsen
Magnesium-Felgen, Felgenreiße 2.15—18 vorn, 3.00—18 hinten. Bereifung vorn 3.50 V 18, hinten 4.00 V 18, Metzeler. Hydraulisch betätigte Doppel-

Einfach-Scheibenbremse vorn/hinten, ϕ 280 mm.

Abmessungen/Gewichte
Länge 2020 mm, nutzbare Sitzbanklänge 340/600 mm bei 1-Mann/2-Mann-Sitzbank, Lenkerbreite (variabel) 660 mm, Gewicht vollgetankt 228 kg, 109/119 kg vorn/hinten (47,8/52,2‰). Zulässiges Gesamtgewicht 400 kg. Tankinhalt 26 Liter, davon 4 Liter Reserve.

Beschleunigung
Schaltdrehzahl 9000/min
0—40 km/h 1,6 s
0—60 km/h 2,3 s
0—80 km/h 3,3 s
0—100 km/h 4,3 s
0—120 km/h 5,8 s
0—140 km/h 7,6 s
0—160 km/h 10,1 s
0—180 km/h 15,1 s
0—200 km/h 24,1 s
0—400 m 12,6 s
0—1000 m 24,0 s

Höchstgeschwindigkeit
solo liegend 221 km/h bei 8800/min (Temperatur zwölf Grad, kein Wind)

Verbrauch: Superbenzin
Testverbrauch 11,5 L/100 km

Preis: 27 600 Mark

Importeur: Hansen GmbH, Lichtentaler Straße 83, 7570 Baden-Baden.

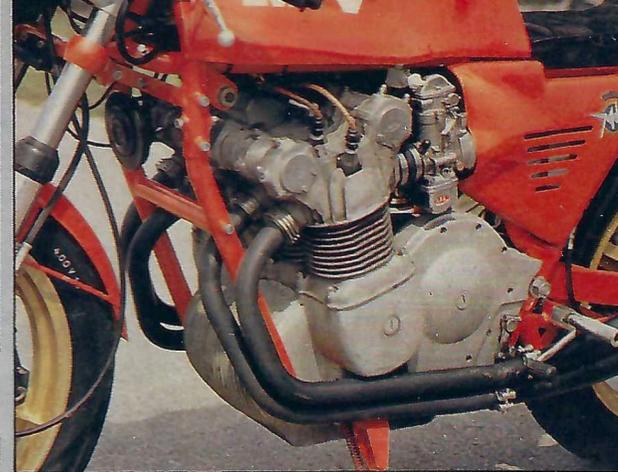
**Test MV Agusta
1000 Ago**

die Zukunft: Da die Firma Ceriani pleite ist, sucht MV noch nach Alternativ-Gabeln; wahrscheinlich kommt eine Marzocchi zum Einsatz.

Die fünffach verstellbaren Federbeine mit 85 Millimetern Federweg passen in der



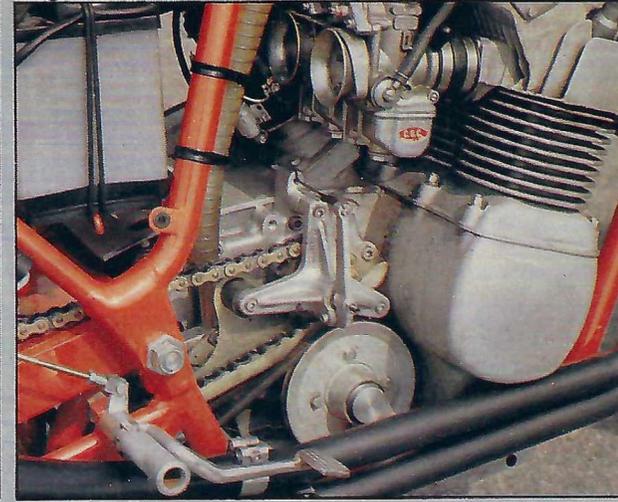
Gewichtssparend: Magnesium-Gußräder, Alu-Bremsscheiben



Begeistert: MV 1000 mit Rennsport-Technik



Stabil: Ago-Chrommolybdän Rahmen



Wahlweise: Sekundärtrieb mit Kette oder Kardan

Abstimmung gut zur Gabel. Gutes Fahrgefühl und Sicherheit vermittelt die zwar sportliche, aber relativ bequeme Sitzposition. Stummellenker und Armaturen werden von Tommaselli gefertigt und sind genauso, wie es Italo-Fans haben wollen. Die rennmäßig geformte Höcker-sitzbank gibt es sowohl als Einzel- wie auch als Doppelsitzbank.

Zum handlichen Gewicht von nur 228 Kilogramm (vollgetankt) tragen die MV-eigenen Räder aus einer Magnesiumlegierung bei. Als ideale Bereifung für die Ago stellte sich ein Metzeler Rille 16 mit den Abmessungen 3.50 V 18 für das Vorderrad und hinten ein Metzeler Racing C7 mit 4.00 V 18 heraus. Versuche mit superbreiten Schlappen (vorn 4.00 V 18 und hinten ein extremer Niederquerschnittsreifen 150/70 V 18) brachten nicht das ge-

Traumhaft: Optik und Preis der MV 1000 Ago. Die handgefertigte, kunstvoll geschwungene Vierrohr-Auspuffanlage kostet allein 1800 Mark, die gesamte Maschine ist nicht unter 27 600 Mark zu haben



wünschte Ergebnis. Im Gegenteil: Die MV wurde um die Lenkachse unruhig und ging unwilliger in Kurven.

MV-Motor: Renntechnik für die Straße

Völlige Zufriedenheit beschert die Bremsanlage sowohl vorn wie hinten. Die hintere Bremszange stützt sich weit vorn an der Schwinge ab, um den linken Schwingenholm vor verwindenden Bremsmomenten freizuhalten. Alle Bauteile stammen von Brembo.

Von wem die beschichteten Aluminium-Bremscheiben am Vorderrad stammen, darüber will der ehemalige MV-Rennleiter Arturo Magni keine Aussage machen. Bekannt ist aber, daß die Firma Brembo schon vor Jahren Alu-Scheiben entwickelt hatte; die Bremsanlage könnte also komplett von Brembo kommen.

Obwohl sich einige Hersteller intensiv mit Alu-Bremscheiben befassen, waren die Erfolge bislang bescheiden. Daher war es für die MOTORRAD-Redakteure eine kleine Sensation, eine Bremsanlage mit Alu-Scheiben vorzufinden, die in jeder Hinsicht begeistern konnte. Die Bremsanlage ist selbst mit zwei Fingern gut dosierbar – auch noch bei heiß gefahrenen Scheiben.

Und von Riefenbildung (das große Problem anderer Hersteller) war nichts festzustellen. Wie die meisten MV-Teile hatten auch die Alu-Scheiben ihre Zuverlässigkeit in Rennen unter Beweis gestellt.

Ein ganz besonderes Prachtexemplar an Technik ist der Motor. Ohne große Änderungen aus dem Rennsport übernommen, begeistert er mit vielen interessanten Details:

- Halbkugelförmiger Brenn-

raum für hohe Verdichtung (kein Klingeln)

- Superleichte Tassenstößel
- Zahnradantrieb der beiden Nockenwellen für sehr exakte Steuerzeiten (auch bei Formel 1-Motoren von Ford Cosworth oder Ferrari)
- Kopf, Zylinder und Kurbelwelle samt Lagerung können als Einheit aus dem Mo-

Ölstrahl des Überdruckventils der Ölpumpe.

Den 1000er Motor gibt es in zwei Variationen: mit 99 und 105 PS. MOTORRAD fuhr die 99 PS-Version.

Auf den ersten Knopfdruck sprang der Vierzylinder sofort an und verwöhnte die Ohren mit einem tiefen, so-

Seidenweich und völlig synchron setzten die vier Zylinder das Motorrad in Bewegung, gut dosierbar die Kupplung und leicht zu schalten das Getriebe. Mit warmem Motor überraschte die immense Drehfreudigkeit. Bis 12 000/min halten

MV-Schwächen: nur Kleinigkeiten

die Ventilsfedern, zwei Stück pro Ventil, problemlos mit. Bei 7900/min erreicht das Triebwerk ein sehr hohes Drehmoment von 9,8 mkp (zum Vergleich: Suzuki GS 1000 mit maximal 7,9 mkp). Obwohl schaltfaul zu fahren, animieren Sitzposition, Fahreigenschaften und der unübertroffene Klang des Motors zu äußerst forscher Gangart.

Tankpausen werden als lästig empfunden, nervös wartet der Fahrer auf die Weiterfahrt. Ein Gefühl von Kraft, Überlegenheit, eine schier unbeschreibliche Ausstrahlung hält den Fahrer fest in ihrem Bann. Eben Faszination.

Doch bei aller Träumerei – einige kleine Schönheitsfehler sind nicht zu übersehen. Die klassischen Instrumente von Smiths aus England zeigen sehr ungenau an, und die Zeiger sind schlecht gedämpft. Die Leuchtanzeigen sind winzig wie Stecknadelköpfe und bei Sonnenlicht nicht mehr zu sehen. Die Korkbeläge der Naßkupplung quellen, wenn der Motor heiß ist, und erschweren die Suche nach dem Leerlauf. Außerdem verschleifen diese Beläge sehr schnell.

Selten erlebt man aber so deutlich den Unterschied zur Massenfertigung. Ein Unterschied, der aber auch im Preis klar wird. 27 600 Mark lassen die MV 1000 Ago im Bereich der Träume.

Peter Maierbacher

Zukunftspläne: MV-Fahrgestell für Honda-Motoren



Ein breiteres Publikum als bisher soll ab 1981 in den Fahrgenuß à la MV Agusta kommen. Arturo Magni, 52, und sein 19 Mann-Mitarbeiterstab der ehemaligen MV-Rennabteilung entwickelten das Ago-Fahrwerk, dem Giacomo Agostini und sein britischer Rennfahrer-Kollege und Ex-Rivale Read in Imola das Laufen

beibrachten. Der Ago-Rahmen bietet nicht nur allen MV-Vierzylindern mit den Alternativ-Antrieben Kette oder Kardan Platz, sondern kann auch mit den Honda-Vierventilern der CB 750 K und CB 900 F Bol d'Or ausgestattet werden. Preis des Rahmens mit 26 Liter-Tank und noch einigen Anbauteilen: 4300 Mark.

torblock entnommen werden

- Keine Pantschverluste an der Kurbelwelle, da im Gehäuse zwischen Welle und Ölvorrat ein Schott gezogen ist. Nur über kleine Fenster im Schott wird die Welle geschmiert

- Das Kurbelgehäuse ist innen lackiert, um Ölschwitzen nach außen zu vermeiden

- Das klauengeschalte Fünfganggetriebe liegt im

noren Sound aus der handgedengelten Auspuffanlage.

Das etwas laute Singen des Zahnradantriebs der obliegenden Nockenwellen wurde erst bei warmem Motor hörbar. Der Anlasser arbeitet zugleich als Lichtmaschine (sogenannter Dynastarter) und wird von der Stuttgarter Firma Bosch beigesteuert.