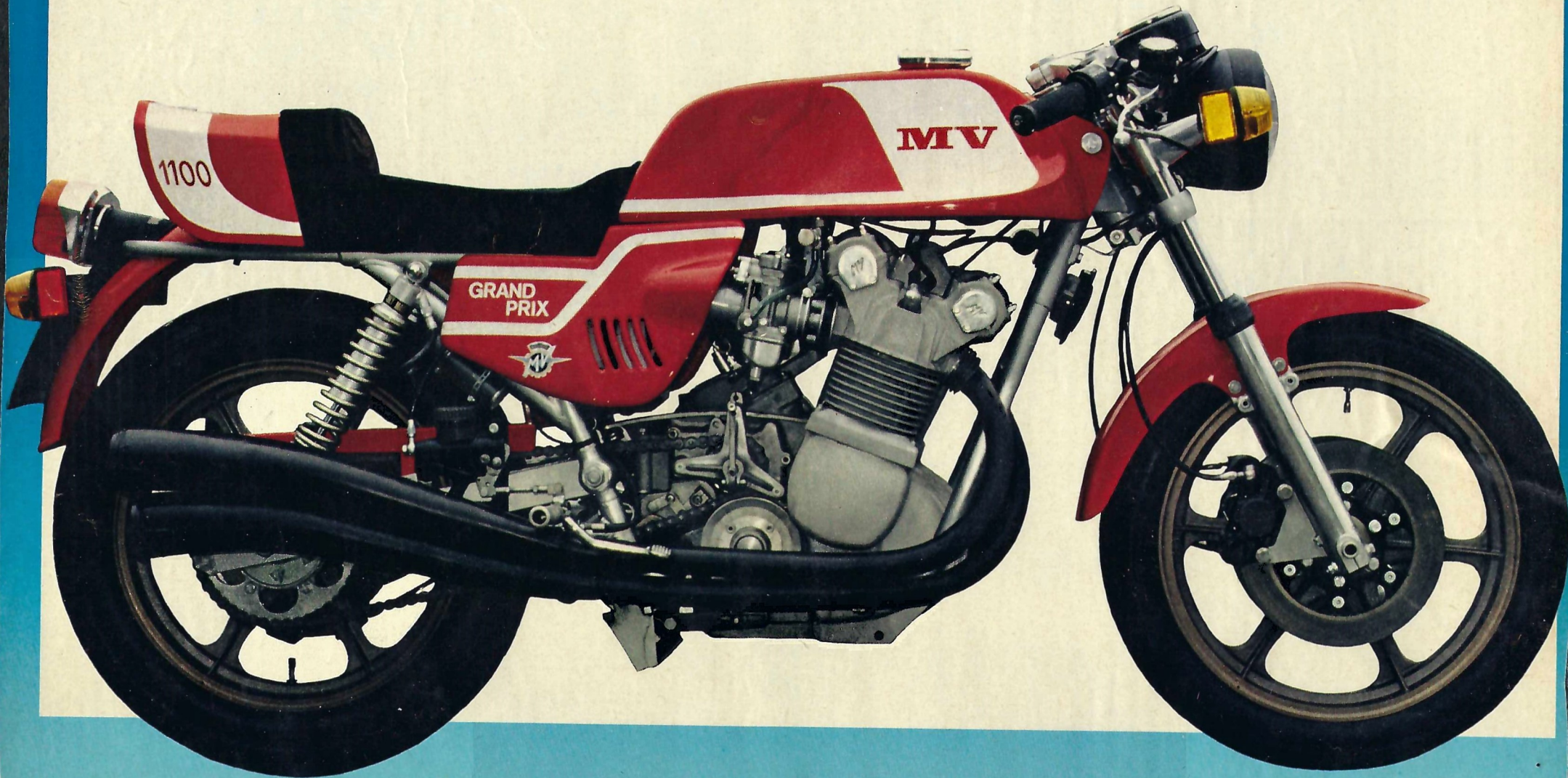


MV Agusta Grand Prix 1100



MV Agusta

Gezähmte Renner für die Straße

MV Agusta hat das Programm gestrafft und präsentiert in den nächsten Monaten auch keine Neuheiten. Die kleine 125er Single und die 350er Twin sind Auslaufmodelle und bei den Vierzylindern löst nun-

mehr eine klare Linie die verwirrende Typenvielfalt ab.

Drei Modelle sind noch erhältlich: die 800 S Super Daytona für 17 290 Mark, die Corona 1000 für 25 400 Mark und die Grand Prix

1100 für 29 600 Mark. Für Liebhaber und Sammler oder auf Exklusivität Bedachte bietet sich die nur auf Bestellung gebaute Grand Prix 1100 an, die wahlweise Ketten- oder Kardanantrieb offeriert.



Teures Spielzeug: die MV Agusta Grand Prix 1100 für 29 600 Mark

Motorradfahren ist keine Sache mehr für „arme Leute“. Motorradfahren ist „in“. Zwar sind Motorradfahrer normalerweise eine klassenlose Gesellschaft, aber ... Es gibt immer Leute – und nun auch unter den Motorradfahrern – die das Besondere suchen, die sich abheben wollen von der Masse. Die Industrie gibt ihnen die Möglichkeit.

ROCKY hatte Gelegenheit, auf dem Motodrom von Hockenheim ein neues Super-Exklusiv-Motorrad zu fahren, nein, zu erleben: Die MV Agusta Grand Prix 1100. Ihr Preis: 29800 Mark.

Natürlich wird dieses Super-Geschoß in einer Kleinserie gebaut. Es ist eine Variation der bisher bekannten MV Agusta-Vierzylinder.

Die wesentliche Änderung – neben der des Hubraums – ist, daß es an dieser MV keinen Kardan mehr gibt. Diese MV Agusta hat Kettenantrieb! Um

die ganze Wucht ihrer 119 PS noch unverbraucht auf's Hinterrad bringen zu können.

Weil es kaum Sinn hat, so eine Traum-Maschine nüchtern zu beschreiben, baten wir den Motorrad-Fan und Ex-Rennfahrer Hubert Hahne, die „Grand Prix 1100“ für uns um den Kurs zu schwenken und seine Empfindungen niederzuschreiben. Hier sind sie:

Der Druck auf den Starterknopf: Eine Musik ertönt, die Motodrom-Arena wird zum Konzertsaal. Das Instrument ist kostbar wie eine Stradivari. Ich werde der Solist sein. Der Vergleich mit der berühmten Geige ist geografisch hautnah, denn die Stradivaris entstanden gleich nebenan, neben der Wiege der Agustas in Verghera bei Gallarate in Oberitalien.

Die Musik wird schriller. Objektiv erreicht sie schmerzhaft Frequenzen. Aber in mir löst sie ein beglückendes Gefühl aus. Das ist der Originalton der MV Agusta-Rennmaschine. Vier Zylinder schreien zum Himmel: Start!

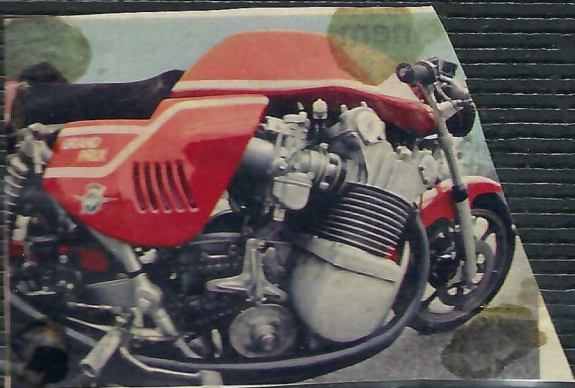
Ab sofort sind Sentimentalitäten verboten. Das Ding rollt, fährt, beschleunigt, fliegt. Jeder Flugkapitän wird zugeben, daß „Mach I“ in der Luft langweiliger ist, als 240 km/st auf einer Betonpiste.

Ich ziele, taste weiter. Ein wenig schneller in die Ostkurve, etwas weicher der Wechsel von rechts nach links in der Schikane, etwas besser dosiert die Bremsen vor der Motodrom-Einfahrt. Je weicher ich agiere, um so schneller wird meine Fahrt.

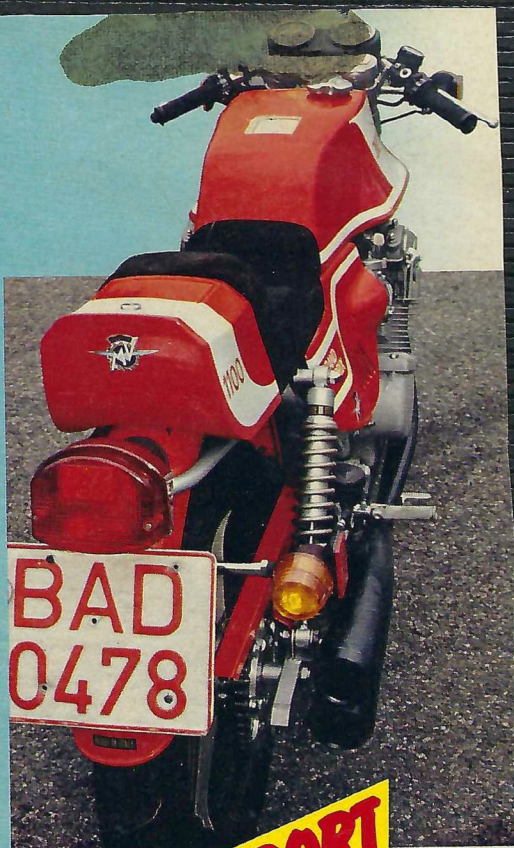
Das Biest wird mir vertraut. Ich behalte jedoch den Respekt und die Konzentration aufrecht. Eine Zehntelsekunde außerhalb der Kontrolle würde mich zerstören. Diese Grenze ist sehr fein, hauchdünn gezogen. Meine körperlichen Funktionen werden wie von einem Seismografen kontrolliert; eine imaginäre Anzeignadel zittert unaufhörlich am Rande des Bereiches „Erdbeben“.

Das Schöne an der italienischen Kunst ist die Tatsache, daß selbst die großen Monumente grazil wirken, weil die Proportionen stimmen. Bei diesem Monument MV Agusta ist der Mensch auf wunderbare Weise in die Technik integriert worden. Wenn du ihre Größe respektierst, wirst du die Liebe zu einer Maschine erleben. Wenn nicht, wird sie dich töten ...

Hubert Hahne



Null bis 100 km/st in 3,3 Sekunden, 0-180 in 8,8! Das ist wie ein Sturzflug im Starfighter. Nur – hier spielt sich alles auf der Straße ab.



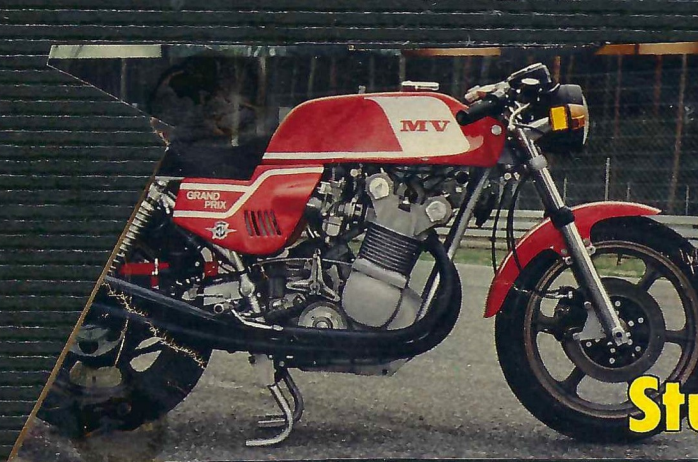
MOTORSPORT

Die MV Agusta Grand Prix 1100 wirkt ausgesprochen schlank und grazil (oben). Dabei wiegt die Maschine mit der kolossalen Kraft immerhin 202 Kilogramm. Ex-Rennfahrer Hubert Hahne fuhr das Traum-Motorrad (ganz r.). Aber sogar er, der Könner, gab zu: „Vor diesem Biest habe ich Respekt.“

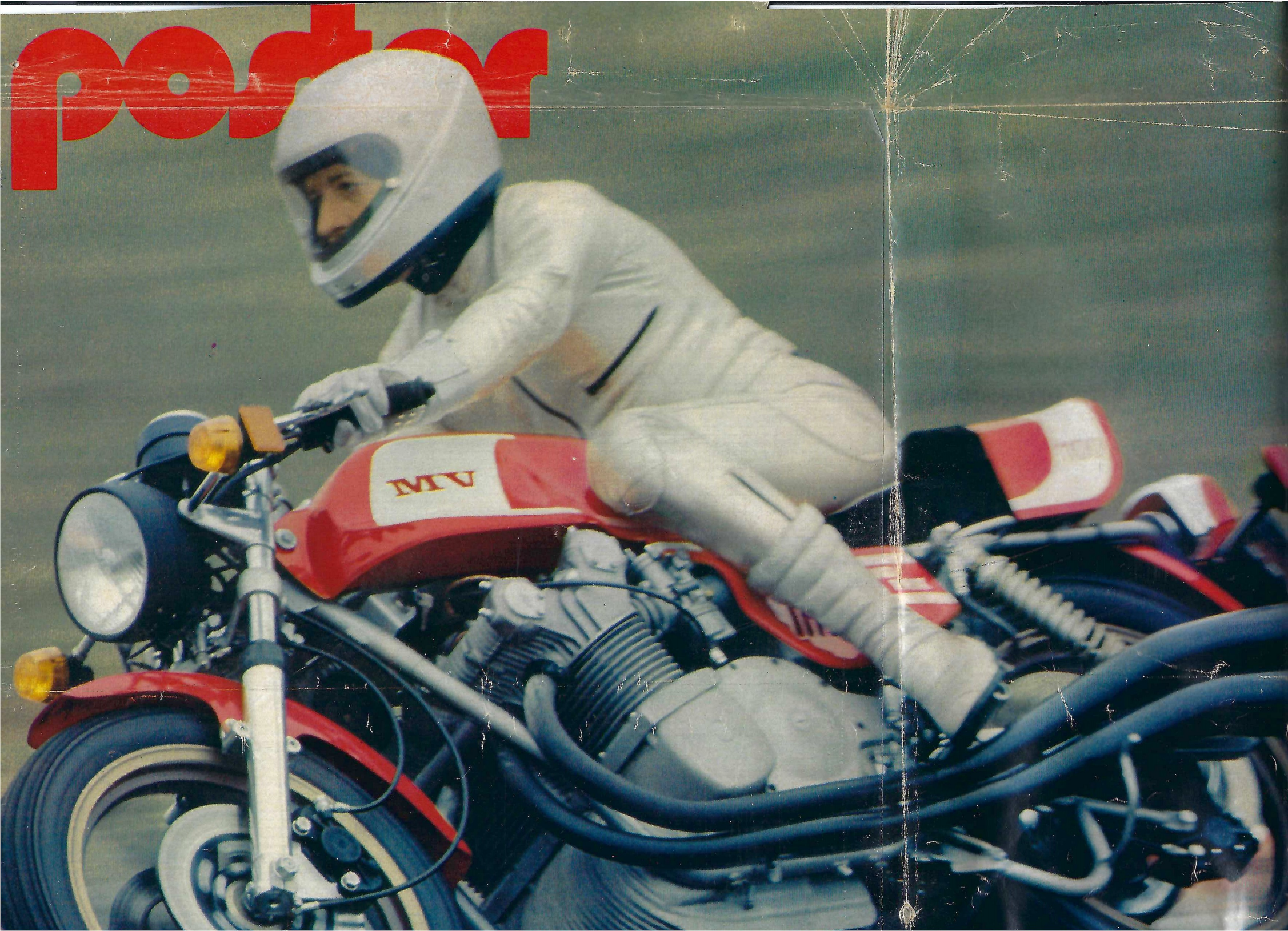


Technische Daten der MV Agusta Grand Prix 1100

Hub: 62 mm; Bohrung: 74 mm;
Hubraum: 1066 ccm; Leistung:
87,6 kW (119 PS); bei Dreh-
zahl: 10 200 U/min; Verdich-
tung: 10,6:1; Vergaser:
4 Dellorto PHF 30 A; Zün-
dung: Doppelkontakt-Mo-
rilli-Batteriezündung „Imo-
la“; Steuerung: zwei oben-
liegende Nockenwellen,
über Zahnräder ange-
trieben; Kurbelwelle:
neunteilig, sechs
Rollenlager; Ge-
wicht: 202 Kilo-
gramm; Spitze:
240 km/st;
Preis: 29800 DM



**Test
MV Agusta
1100 GP
Wie ein
Sturzflug...**



Das rote Biest: MV Agusta 1100 Grand Prix

SO HEISS WIE DIE HÖLLE



Gutmütigkeit im
Fahrwerk bei
rasanter Kurven-
Hatz: Die 1100
Grand Prix zeigt
sich ohne
Fehl und Tadel



Hockenheimring, 14. April 1978. Nur fünf Grad über dem Nullpunkt. Ich friere fürchterlich. Bis ich sie auf einmal sehe: Die nagelneue MV Agusta 1100 Grand Prix. Meine Temperatur steigt sofort, als das brandrote Instrument aus einem unscheinbaren Transportauto auf die Betonpiste rollt. Ich weiß genau, was da auf mich zukommt. Schließlich habe ich sie schon alle ausprobiert: Die Ahnen des neuen Superstars der legendären italienischen Marke. Angefangen von der rasanten 800 S America über die Super America bis zur Pfeilschnellen 1000 S Corona. Und jetzt das: 87,6 kW (110 PS) bei 10200 Touren in der Minute aus satten 1066 Kubikzentimeter Hubraum. Mein Instinkt warnt mich: Vorsicht vor dem heißen Braten! Aber natürlich reizt mich auch das Risiko. Ich will es genau wissen. Mir geht es so wie dem Neugierigen, der die Bank mit dem Schild „frisch gestrichen“ anfaßt, um zu prüfen, ob das auch stimmt.

Verführerisch schön, dieses edle Gerät mit dem klassischen Viertakt-Vierzylinder-Reihenmotor, dessen zwei obenliegende Nockenwellen nach wie vor über Zahnräder angetrieben werden. Ganz nach Art des Hauses: Teuer, aufwendig, exklusiv. Und ein Name, der verpflichtet: GRAND PRIX – Großer Preis. Gemacht für die zügigste aller Gangarten auf zwei Rädern: Für heißes Renntempo.

Klar, daß das Triebwerk mit 10,6 : 1 verdichtet sein muß, um diesem Anspruch gerecht zu werden. Logisch auch, daß nur ein kurzhubiger Motor (Bohrung 74, Hub 62 mm) den Belastungen bei Höchst-drehzahl standhalten kann. Aber diese nüchternen Überlegungen zur Technik können mir das Kribbeln in der Magen-gegend nicht nehmen. Jetzt ist es soweit. Ich kann starten. Der Motor heult auf, die

**Rahmen- und Fahr-
werk-Details
haben mehr mit
filigranem
Kunstwerk als mit
schlichter
Technik gemein**

Maschine springt förmlich nach vorne, hinterläßt leicht schwänzelnd eine 20 Meter lange Gummispur auf dem Beton. Schon im ersten Gang erreiche ich fast die 100-Stundenkilometer-Marke. Kuppeln, schalten, Gas – Mann, ist das eine Beschleunigung. Weniger als vier Sekunden hat das bis jetzt gedauert.

Weiter geht's – dritter, vierter, fünfter Gang. Die Beschleunigung jenseits von 200 km/h ist immer noch so stark, daß ich instinktiv noch einmal schalten will. Aber da ist

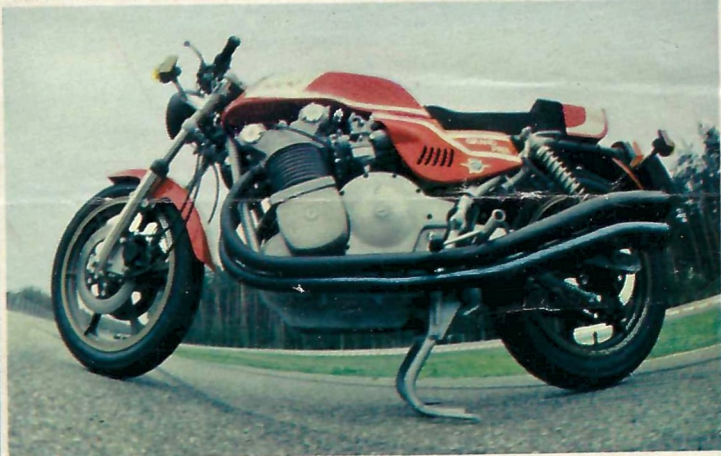
**mo
poste**

ist eine Pro

HEINRICH BAUER FACHZEIT-
SCHRIFTEN VERLAG KG. Verlag
und Redaktion: Industriestr. 16,
5000 Köln 60, Tel.: (0221) 749 61.

Chefredakteur: Jürgen M. Reinke; Gra-
fische Gestaltung: Rainer Uhlen, Mario
Convento, Wolfgang Rattay, Herbert J.
Kalveram; Texte: Wolf-Rüdiger Ghedini
(verantw.), Franz Fedler, Wilhelm Hahne,
Werner Müller, Diether Rodatz, Wolfgang
Sander, Hans J. Schneider; Fotos: Wolf-
gang Drehsen (verantw.), Willy Bister,
Bernd Ebener, Ferdi Kräling, Peter Moody
Meyer; Bernhard Klein; Illustrationen:
Giulio Betti; Imprimatur: G. Ohlig, K. Stanko;
Herstellung: Werner Kohn; motor poster

**AU
ZEITUNG**



Funktional auch bis zur allerletzten Schraube, trotzdem atemberaubend schön: Sämtliche Teile harmonisieren perfekt miteinander

nichts mehr. Nur dieser ungeheure Vorwärtsdrang will nicht nachlassen. Erst bei 240 Stundenkilometern ist das rote Biest zufrieden. Der Motor rast mit 10 500 Touren. Das ist das Limit. Sonst fliegt er auseinander. Also wieder runter vom Gas. Die erste Schikane kommt angefliegen, dann die Ostkurve – mein rechter Fuß berührt die Piste, setzt so die Grenze zur Schräglage. Schon im Kurvenausgang kann ich wieder den fünften Gang einlegen – Vollgas! Das Herz kloppt mir bis

zum Hals, aber die MV bleibt cool. Kein Schlingern, keine Unsicherheit, kein einziges Zeichen der Schwäche. Auch bei Volldampf in den Kurven ein Handling wie bei einem Kleinkrafttrad.

Das liegt nicht zuletzt daran, daß die Konstrukteure die neue MV gegenüber den Vorläufern einer kräftigen Abmagerungskur unterzogen haben. So wurde der schwergewichtige Kardantrieb durch eine kräftige Rollenkette ersetzt. Das Geschoß wiegt nur 202 Kilogramm, wenig für diese Hubraumklasse.

Sicher, Rennmaschinen sind noch leichter. Aber die Grand Prix hat dafür den Vorteil, auch für den Straßenbetrieb zugelassen zu sein. Kompakt ist sie ohnehin: 2,31 Meter lang, 65 Zentimeter schmal. Die Oberkante der Höckerbank liegt nur 78 Zentimeter über dem Erdboden. Zusammen mit dem niedrigen Stummel lenker und den zurückgesetzten Fußrasten ergibt sich so eine Sitzposition, die zum rasanten Fahren geradezu herausfordert. Wer sagt da, daß man mit einem derart heißen Feuerstuhl keine längeren Reisen unternehmen kann? Der Tank ist mit seinen 19 Liter Inhalt gut auch für größere Entfernungen.

Die Abstimmung des Fahrwerks mit Telegabel vorn und Gasdruckstoßdämpfern hinten ist zwar sportlich straff, aber nicht bar jeden Komforts. Für Sicherheit auch in brenzlichen Situationen sorgen eine groß dimensionierte Doppelscheibenbremse vorn und eine Soloscheibe hinten. Als ich den roten Renner nach der Hatz um den Hockenheimring mit Gefühl zum Stehen bringe, bin ich erschöpft, aber glücklich. Fast hätte ich vergessen, daß dieses Ding, auf dem ich eben noch geritten bin, für normal verdienende Motorradfahrer unerschwinglich ist: 29 600 Mark – das ist ein Preis, der auch Träumer sehr schnell wieder wach werden läßt.

Motor
er

Produktion der

to

kostet im Einzelhandel DM 2,50. Der Verkaufspreis versteht sich einschließlich 6% Mehrwertsteuer. Auslandspreise: Belgien bfr 48,-; Dänemark dkr 9,50; Frankreich ffr 7,-; Griechenland Dr 65,-; Italien Lire 1300,-; Jugoslawien Din 32,-; Niederlande hfl 3,75; Österreich öS 25,-; Portugal Esc 70,-; Schweiz sfr 3,80. Nachdruck, auch auszugsweise, nur mit vorheriger Genehmigung der Redaktion. Druck: Druckhaus Tempelhof, Berlin. Vertrieb: Heinrich Bauer Verlag, 2 Hamburg 11, Ost-West-Str. 20, Herold-Haus. Verantwortlich für Österreich: Hermann Waldbaur GmbH, Salzburg 1.