

711otor visie

25 oktober 1980
2e jaargang
f 3,80 - Bfr. 63

22

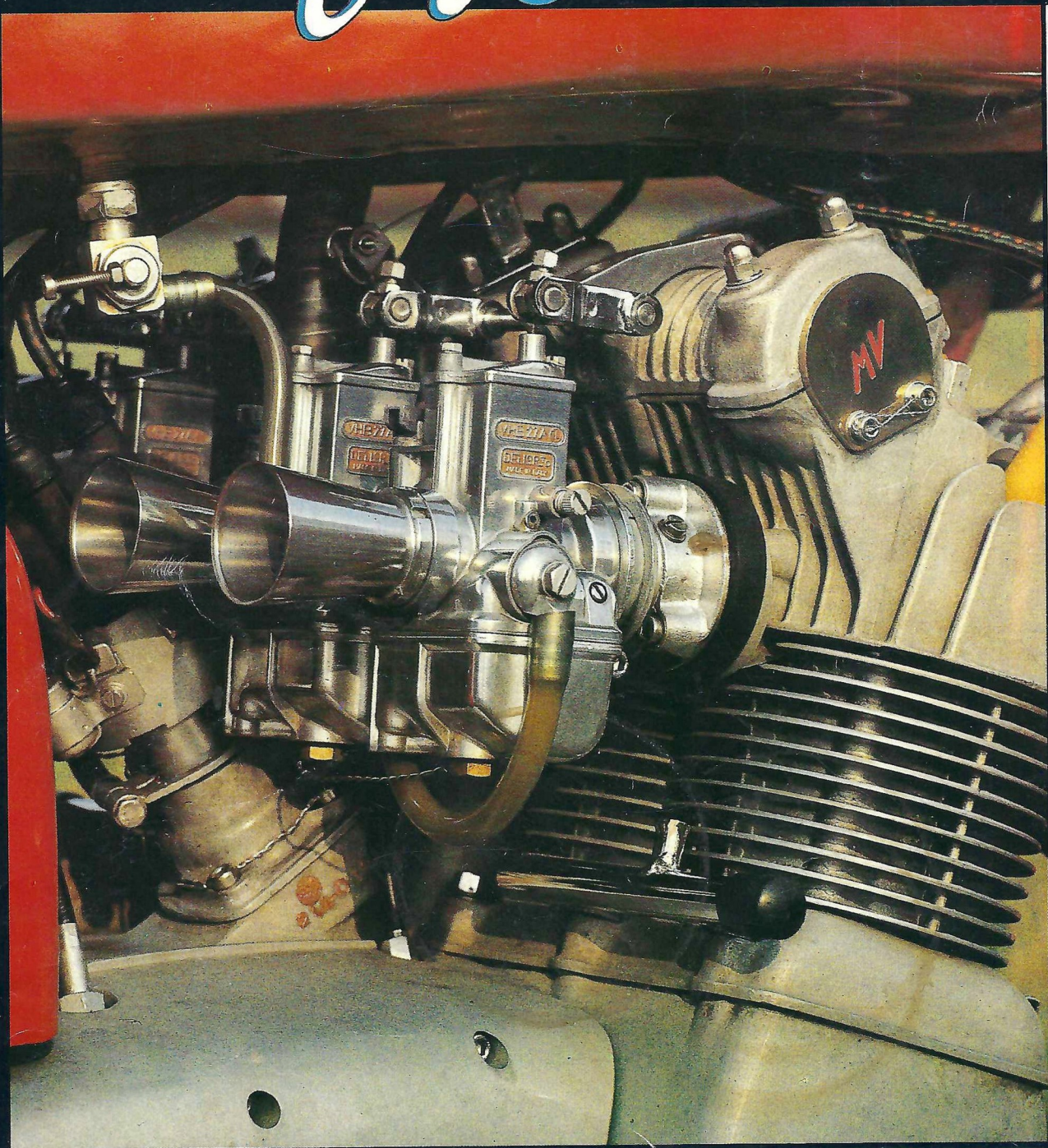
**TEST
SUZUKI
GS1000 G**

**TWEE KLEINE
ITALIANEN**

**VOOR
WEINIG GELD
TOCH DROOG**

MAICO MC 490

**AVONTUUR
OP IJSLAND**



MV AGUSTA

EEN CLUB MET GESCHIEDENIS

MV Agusta is het merk van de legendarische drie- en viercilinder racers. Niet alleen snelle racers maar ook bloedmooie straatmachines werden door deze fabriek geproduceerd. De MV Agusta Club Nederland organiseerde een Treffen van deze fraaie machines waarbij voor Motorvisie Jack Oortwijn en Jos ten Brink aanwezig waren.

Wanneer we de analen van de geschiedenis van de Tweewieler eens opslaan dan neemt vooral het piepkleine merk MV Agusta hier een onevenredig grote plaats in. Dit typisch Italiaanse bedrijfje presteerde het om jaren achter elkaar het hele Grand Prix wegrace gebeuren te beheersen, noem de grote namen van weleer maar op, Mike Hailwood, Phil Read en natuurlijk Giacomo Agostini, allemaal hebben ze deze machines die vooral bekend stonden om hun legendarische keiharde uitlaatgebrul, naar talrijke overwinningen gestuurd. Helaas, vooral de komst van de tweetakten maakte dat MV Agusta zich terugtrok uit de wegracerij en daarna is het eigenlijk ook met de straatmachines die deze fabriek leverde bergafwaarts gegaan. Hoe zit het nu eigenlijk met dit merk dat wat haar naam betreft nog steeds staat voor de échte motorrijder die zich misprijzend uitlaat over het 'Japanse blik'. Daarvoor zijn we eens gaan kijken bij een treffentje van de MV Agusta Club Nederland.

Historie

Graaf Domenico Agusta was compleet verzot op motorfietsen en hij is dan ook de man die het merk MV groot gemaakt heeft. De produktie van motorfietsen startte in 1946 met een 98 cc tweetakt machientje en daar kwam nog een 123 cc model bij. Aan het eind van de veertiger jaren werd de eerste viercilinder al gebouwd door dit merk waar Pietro Remor verantwoordelijk was voor het ontwerp. Deze viercilinder viertakt met dubbele bovenliggende nokkenassen en cardan aandrijving maakte in het begin van de vijftiger jaren furore op de circuits van Europa. Arturo Magni was de man die destijds de leiding over de race afdeling had en onder zijn supervisie werden de viercilinders niet alleen steeds sneller gemaakt maar ontstonden er ook driebcilinders en zelfs zescilinder racemachines.

De in de racerij zo succesvolle viercilinder werd tegen het einde van de jaren zestig in produktie genomen en er werden twee versies op de markt gebracht. Een 750 cc machine met 90 pk, de Super America, en daarnaast was er ook een 893 cc machine die 105 pk in huis had en die de naam Super Daytona droeg. Dit waren dan de twee topmodellen maar er werden ook nog een hele serie één en tweecilin-



Ongetwijfeld de mooiste machine onder de leden van de MV Agusta Club. 1300 uren en maar liefst f 25.000 heeft dit staaltje van perfectie gekost.

ders geproduceerd. Zo waren er een 123 cc ééncilinder, twee tweecilinders met respectievelijk 349 en 472 cc cilinderinhoud die 32 en 35 pk leverden en er was ook nog een 497 cc tweecilinder leverbaar die maar liefst 66 pk bij 11.000 toeren leverde, deze laatste was dan alleen op speciale bestelling leverbaar.

Na de dood van de motorenthousiaste graaf Domenico raakte de fut er bij de produktie van motorfietsen uit. Mede doordat de fabriek steeds meer orders kreeg voor de fabricage van helikopters, wat altijd het voornaamste produkt is geweest van de MV Agusta fabriek, gingen men zich daar steeds meer op richten. Nog even heeft men geprobeerd om de produktie van de motorfietsen onder te brengen bij de fabriek van Ducati maar ook dat is op niets uitgelopen en in 1977 is men helemaal gestopt met de fabricage.

Verzamelaars

De leden van de MV Agusta Club Nederland onderscheiden zich wel op een heel bijzondere wijze van andere clubs die we in Nederland zo talrijk hebben. Ze zijn namelijk in de eerste plaats natuurlijk tot over hun oren verliefd op de machines

van hun merk maar houden er hierbij niet één liefde op na, nee meerdere leden van de club beschikken over een hele reeks van MV Agusta machines van verschillende cilinderinhouden. De secretaris bijvoorbeeld heeft maar liefst drie machines in zijn schuurtje staan en als je dan denkt dat dit een man is van middelbare leeftijd met een flinke partij losse guldens in de achterzak dan heb je het mis. Niet alleen de secretaris maar ook andere leden hebben diverse machines waarbij de tweede of derde machine dan ook wel gebruikt wordt voor onderdelen die voor het parapedaardje van de privé collectie nodig zijn. Want wat de onderdelen betreft, daar treden nog wel eens problemen op. De enige in Nederland die nog over wat onderdelen beschikt is de firma Piet van Dijk in Enschede en ook in Duitsland zit een firma die nog wat onderdelen in voorraad heeft. Maar vooral de laatste importeur heeft onder de leden van de club een niet al te beste naam want deze probeerde eens de 893 cc viercilinder te verkopen als een tot 1000 cc opgeboorde machine. Helaas bij een bezoek aan de fabriek bleek dat de cilinderinhoud niet verder kwam dan die bijna negenhonderd cc en de importeur viel volkomen door de mand.



Machines met kleinere cilinderinhouden werden ook geproduceerd. Hier zie je onder andere de 125 cc ééncilinder en de 350 cc tweecilinder.

worden! Meer dan een roestige carterpan kon hij niet meer redden. De onderdelen voor de straatmachines zijn nog in een voldoende mate in voorraad en deze staan in die oude tuningsafdeling opgeslagen in grote houten kisten. Wat de liefde voor hun machine betreft gaan sommige leden van de club wel heel ver. De Dell'Orto carburateurs zijn zoals ze op de machine gemonteerd worden blijkbaar niet mooi genoeg en worden dan ook met een tandartsboortje blinkend gepolijst. De plaatjes aan de zijanten van de nokkenassen is weer zo'n onderdeel dat onder handen genomen dient te worden en een lid van de club heeft die door



Ook de kuip is origineel MV Agusta.



Daar is een treffen nou voor, urenlang praten, uitleggen, debatteren over je liefde.



Een bekende verschijning bij deze machines is de dikke bult van de cardantransmissie bij het achterwiel.

Renaultje

De leden van de club hebben nu een andere oplossing gevonden voor hun problemen met de onderdelen want er is een lid dat meerdere malen per jaar afreist richting Italië. Hij vertrekt dan niet met zijn 750 SS omdat het vervoeren van uitlaten, carters en zuigers op zijn machine nou niet bepaald ideaal is voor een lekker ritje van meer dan duizend kilometer. Nee, hier wordt een oud afgetrapt Renaultje voor gebruikt die dan tot aan het dak wordt volgeladen met onderdelen die de veertig leden van de club dan bij hem kunnen bestellen. Tijdens het treffen wist hij ook een paar afgrijselijke verhalen te vertellen over zijn laatste bezoek aan de fabriek. Wat was er namelijk gebeurd, hij had achter de fabriek, alleen de oude tuningsafdeling is er nog voor de motorfietsen, een grote hoop roestig ijzer zien liggen en toen hij dat nader ging bekijken bleken dit oude onderdelen te zijn van de racemachines. Direct ging hij dat navragen bij de ene monteur die nog in dienst is voor de motorfietsen en deze verklaarde zonder blikken of blozen dat die daar drie weken voor zijn komst waren neergegoid omdat er ruimte gemaakt moest

een edelsmid van messing laten maken waarbij dan de MV merkjes exact zijn ingefreesd. Een ander lid heeft niet alleen de kleine onderdelen aangepakt, maar heeft de hele machine, een 750 SS, geheel naar eigen specificaties opnieuw opgebouwd. Zo maakte hij zelf een bijzonder fraai vier in één uitlaatsysteem, schetsplaten, electronische ontsteking en een nieuw oliesysteem voor de versnellingsbak. Het frame werd ook aangepast naar de eigen wensen en dit alles kostte de bouwder maar liefst ongeveer 1300 uur en 25.000 gulden.

Geld en tijd spelen voor de leden van de MV Agusta Club geen rol. Mooi maken en houden daar gaat het om en ook voor de MV Agusta geldt dat het doodzonde is dat dit merk ter ziele is gegaan. De MV Agusta Club Nederland zal echter de reputatie van dit legendarische merk hoog houden.

MV Agusta Motorclub
p.a. Edelhertlaan 46
2623 EL DELFT
tel. 015-611907