

Exklusiv:

**MV Agusta
targetto**



Yamaha neu zur IFMA

XJ400 - Vierzylinder mit 27 PS ▷

Midnight Special - XS1100-Chopper

16 6. August 1980 DM 3.00

Belgien bfr 57,-, Dänemark dkr 11,-, Finnland Fmk 7,90, Frankreich FF 8,-, Griechenland Dr 90,-, Italien Lit 1800,-, Jugoslawien Din 60,-, Luxemburg Lfr 53,-, Niederlande hfl 3,75, Norwegen nkr 10,75 (inkl. moms.), Österreich GS 25,- (inkl. MwSt.), Portugal Esc 105,-, Spanien Ptas 135,-, Schweiz sfr 3,50. Printed in Germany.

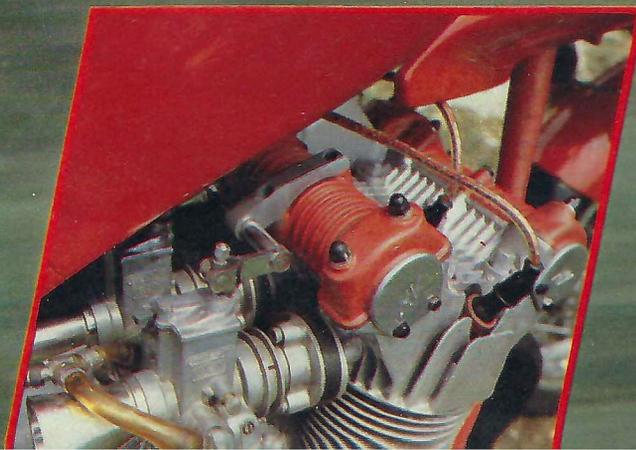


TECHNIK UND TEST

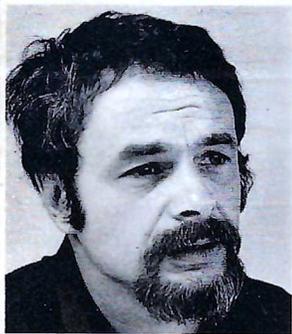
Fahrbericht MV Agusta —
Designstudie von Hans A. Muth

Ganz schön muthig

Dem Motorradfahrer Hans A. Muth hat's eine MV Agusta angetan. Dem Designer Muth und seinem target-Team ist sie noch nicht aufregend genug. Aus der 750er MV machten sie ein Motorrad pur: Technik wird zum Dekor. Ferrari-rot leuchten die hautnah um den Motor geschmiegtten Rahmenrohre und die Nockenwellengehäuse. Wichtig springt das stark verrippte Kardangehäuse ins Auge, für die Yamaha-Renn-Trommelbremse im Vorder- rad — die oder keine mußte es sein — wurde Speiche um Speiche gekürzt. ▷







Hans A. Muth, Designer:

„... es geht um die Identität des Motorrads.“

Motorräder, an die man sich heute noch erinnert, hatten alle eine unverwechselbare Identität, die vom äußeren Erscheinungsbild geprägt wurde. Diese Identität, das Naturell eines Motorrads, muß wiederhergestellt werden – zumindest bei den Motorrädern, die nicht als simples Fortbewegungsmittel gedacht sind.

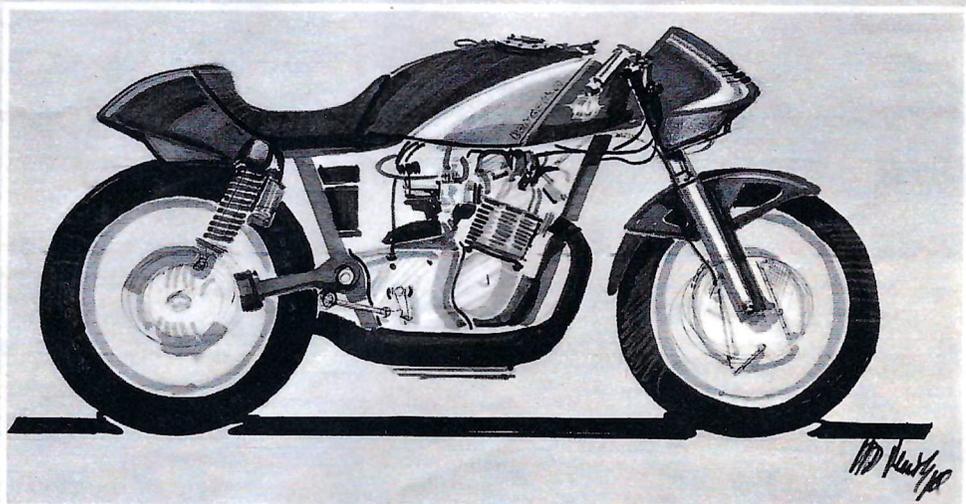
Bei der MV Agusta ging es darum, einem teuren Spaß-

objekt das richtige Kleid anzupassen. Dabei wollte ich die alte angeheftete Dreigliederung „Vorderpartie, Tank, Sitzbank“ verlassen und neue Proportionen, eine homogenere Linie schaffen. Um den Fahrer zu integrieren, ging ich zuerst von der Tank-Sitzbank-Linie als dominierendem Element aus. Aussparungen für Lenker und Standrohre wurden danach konzipiert. Die fließende Verbindung zwischen Tank und Spoiler

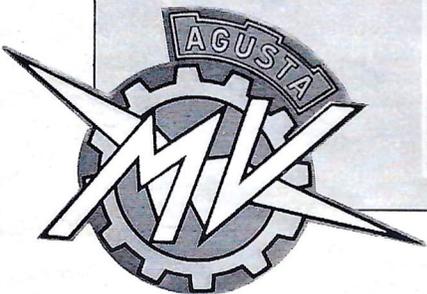
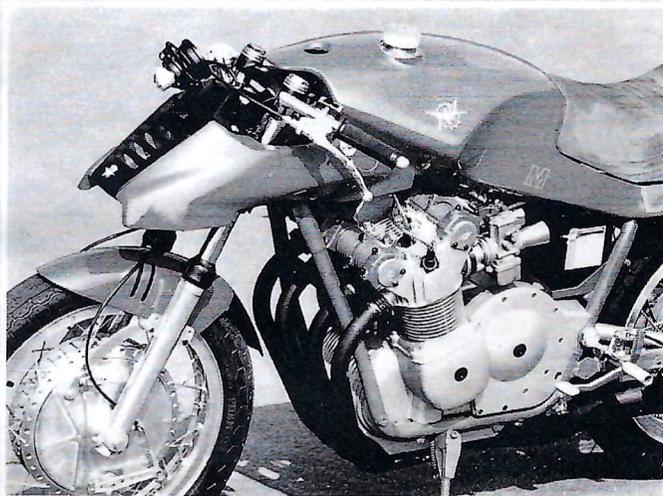
schaft Dynamik, Vorwärtsschub.

Der Herstellungsprozeß sollte nicht so penetrant ins Auge springen. Es reicht, wenn das Kleid schön ist – man braucht nicht zu wissen, wie es genäht wurde.

Ich wollte jenes Gefühl erzeugen, das die Italiener befällt, wenn sie einen Ferrari mit Spoiler sehen: la macchina.



Die Studie „targetto“ auf dem Papier, die Studie „prova“ heute: In der Zeichnung noch Konventionelles, die „prova“ hat damit gründlich aufgeräumt



TECHNIK UND TEST Fahrbericht MV Agusta Design-Studie von Hans A. Muth

Graf Agusta mochte keine Kompromisse. Zumindest nicht, als er die MV konzipieren und auf die Räder stellen ließ. Die Motorräder der traditionsreichen Marke Meccanica Verghera in Gallarate (Oberitalien) galten und gelten noch heute als technische Leckerbissen, verpackt in typisch italienisches Design. So wollte sie der Graf.

Hans A. Muth, 44, Designer und Gestalter aller derzeitigen BMW-Modelle, wollte noch mehr: Er reduzierte die MV prova zum Motorrad pur – für einen Fahrer, der für ein paar Stunden in der Woche nur eines kennt: die Maschine und sich selbst.

Flyline nennt Muth seine gewagte Linienführung vom Frontspoiler über den Tank bis hin zum veloursbezogenen Heck. Fliegen ist nicht schöner.

Die Verbindung zum Höhenflug ist gewollt. „Mit der Einsamkeit eines Jagdfliegers den Comer See umrunden ...“, sinniert Muth über eine Droge, die Motorrad heißt. Nicht irgendeine, sondern MV Agusta.

Die Muthsche MV wurde in der MOTORRAD-Revue vorgestellt. Jetzt ist die MV prova fahrbereit.

Anderthalb Tage arbeitete MV-Chefmechaniker Roland Schneider in Baden-Baden wie besessen, um der Maschine das Leben zu geben. Er unterbrach sein Handwerk nur einmal und ganz kurz, um seiner Frau zur Geburt einer Tochter zu gratulieren.

Als MOTORRAD die Muth prova („Muth-Probe“) ent-▷

TECHNIK UND TEST

Fahrbericht MV Agusta Design-Studie von Hans A. Muth

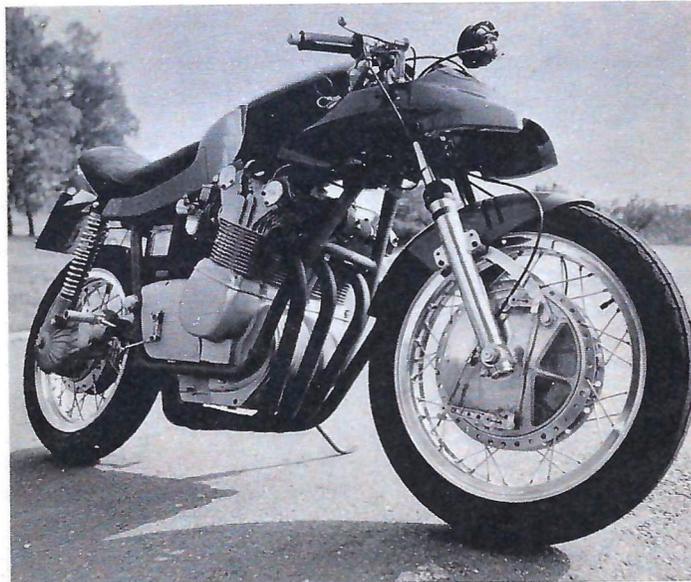
gegennahm, war sie natürlich mehr nach dem Geschmack des Machers als des TÜV. Aber diese Pflichtübung sollte der Ferrari-roten deutsch-italienischen Co-Produktion erspart bleiben.

Die schwergewichtige Dyna-Startanlage fehlt, die Maschine muß angeschoben werden. Obwohl der Vierzylinder auf den ersten Metern präzise wie auf Knopfdruck anspringt, entwickelt der Fahrer schon vor dem Ritt eine besondere Beziehung zu dem Gerät: Die beiden Chokehebel am rechten und linken Vergaser werden hochgeklappt, was wohl einem beruhigenden Streicheln des Motors gleichkommt. Drei, vier Meter Schieben mit gezogener Kupplung vermitteln ein Gefühl für das, was der Motor danach leisten muß; die 29 Zahnräder in Motor und Getriebe mahlen, dann brüllt das Triebwerk auf.

Der spitze Frontspoiler mit verstifteter Aufhängung, der Schlaflaugen-Scheinwerfer und der einsame Suzuki-Renn Drehzahlmesser als dürrtiges Cockpit weisen den Weg: geradeaus, ohne einen Blick zurück.

Die Sitzposition ist sportlich, nicht rennmäßig. Der taillierte Tank und der gut gepolsterte Solo-Sitz nehmen den Fahrer auf wie ein Maßanzug. Dirigiert wird die Maschine über kurze Tommaselli-Stummellenker. Die Schaltung liegt rechts, der erste Gang oben – nach kurzer, aber konzentrierter Einübung kein Problem mehr.

Ein paar hundert Meter Warmlauf, und der Motor zeigt sein Temperament. Ge speist über vier 27 Millime-



Die gesamte Linie betont den markanten Motor

MV Agusta prova: Technische Daten

Motor und Antrieb

Luftgekühlter Vierzylinder-Viertakt-Reihenmotor. Je zwei Ventile über zwei obenliegende, zahnradgetriebene Nockenwellen und Tassenstößel betätigt. Bohrung x Hub: 65 x 56 mm, Hubraum 743 cm³, Verdichtung 9,5; Nennleistung 53 kW (72 PS) bei 7900/min. Vier Dellorto-Vergaser, ϕ 27 mm. Primär- / Sekundärübersetzung 1,865/2,668. Fünfganggetriebe, Gangstufen: 2,38/1,692/1,296/1,09/1,0; Schalthebel rechts. Sekundärtrieb über Kardanwelle.

Fahrwerk

Doppelschleifen-Rohrrahmen. Ceriani-Teleskopgabel/Koni-Federbeine vorn/hinten. Seilzugbetätigte Yamaha-Doppel-Duplex-Bremse vorn, ϕ 260 mm. Trommelbremse hinten, ϕ 200 mm. Drahtspeichenräder. Bereifung vorn 100/90 V 18, hinten 110/90 V 18, Pirelli Phantom.

Abmessungen/Gewichte

Länge 2030 mm, Sitzhöhe 830 mm, Gewicht vollgetankt 222 kg. Tankinhalt 16,3 Liter.

ter-Dellorto-Flachschiebervergasers, die mit mächtigem Röcheln durch offene Ansaugstutzen inhalieren, entwickelt der Vierzylinder seine Leistung von 72 PS.

Alle Möglichkeiten des Motors auszuschöpfen, darauf verzichten wir: Die Abstützung der Yamaha-Rennbremse, eine der schönsten Doppel-Duplex-Konstruktionen, ist mit sechs Millimeter starken Schrauben etwas dürrtig bemessen.

Außerdem fehlt ein ganzes Stück Rahmen am Heck, das Muth kurzerhand abgesägt hat, um die Sitzbank anzupassen. Ansonsten blieb der MV-Rahmen, der sich mit elegantem Schwung an den mächtigen Motorblock

schmiegt, unverändert. Koni-Federbeine mit verripptem Ölreservoir ersetzen die Originaldämpfer.

Das Fahrwerk der 750er, obwohl nicht das beste von MV, hält dennoch im Fach Spurstabilität den Vergleich mit den besten Serienmaschinen aus. Wie auf Schienen zieht die Maschine ihre Spur, begleitet vom mächtigen Grollen der mattschwarzen Vier-in-eins-Anlage, deren Sound an ungedämpfte Ferrari-Motoren erinnert.

Bis etwa 9000 Touren dreht das Triebwerk, dessen Ventile nach klassischer Art mit zwei obenliegenden, zahnradgetriebenen Nockenwellen gesteuert werden. Für den rechten Funken sorgt

eine kontaktgesteuerte Zündung von Bosch.

„Technik sichtbar zu machen“, heißt Muths Devise. Und so ist die Kosmetik ausgefallen. Das Kardangehäuse, in dem das Tellerrad außen liegt, bietet durch seine Breite und die unnachahmlichen Kühlrippen eine besondere optische Wirkung. Eine ölverschmierte Kette paßt einfach nicht, auch wenn sie 15 Kilogramm Gewicht sparen würde.

Nach vorsichtiger Hand verlangt die riesige, in einer Borani-Felge eingespeichte Rennbremse, beidseitig aktiviert über Bowdenzugverteiler. Sie packt erst zahm, dann immer bissiger zu. Ähnliches gilt für die Hinterradbremse: Gefühl ist eine notwendige Tugend. Sonst wird die Fahrt auf der Muth-MV tatsächlich zur Mutprobe.

Federungskomfort gilt Muth als banaler Luxus, genau wie Tachometer oder sonstige Kontrollinstrumente. Ausgenommen: der Drehzahlmesser. In keiner Sekunde verliert der Fahrer den Kontakt zu jenem Stück Asphalt, das er gerade hinter sich läßt. Die MV Agusta prova zwingt Blick und Gespür auf das Wesentliche, verbannt alles Störende.

„Eigentlich nur für sich“ hat Muth die MV prova geschaffen. Er hat sein Herzblut dabei vergossen: „Meine Geliebte, mit Netzstrümpfen und hochhackigen Schuhen...“ Und doch hat Muth zugunsten von MOTORRAD ein paar Tage auf seine Geliebte verzichtet. *Gerrit Heyl*

MV prova auf der IFMA

Wenn Sie den Stand von MOTORRAD auf der Kölner IFMA 1980 besuchen, können Sie die MV prova in voller Lebensgröße bewundern. Sie hat für Tage Standdienst.