

Made in Germany

MV Agusta stellte Ende 1977 die Produktion von Serienmotorrädern ein. Dennoch gab es vier weitere Jahre neue Sondermodelle. Und zwar aus Deutschland, mit immer mehr Hubraum. Wir hatten die Gelegenheit zu einer exklusiven Ausfahrt mit drei extrem seltenen MV Agustas aus dieser Ära und bringen Licht ins Dunkel dieser ganz besonderen Geschichte.

Text: Tobias Aichele; Fotos: Tyson Jopson, Schwab-Archiv





Als einzige klassische MV Agusta besitzt die 1100 Grand Prix eine einteilig gegossene Zylinderbank. Davon wurden nur fünf gefertigt. Die klar ablesbaren Smiths-Instrumente ruhen in einer recht rustikalen Alu-Halteplatte



MV Agusta 1100 Grand Prix

Du fährst die 1100er-Grand Prix.“ MV Agusta-Sammler Günther Krauth blickt mich an, grinst und duldet keinen Widerspruch. Vor lauter Überraschung weiß ich im ersten Moment nicht, ob ich mich freuen soll oder nicht. Ich soll oder darf also dieses Einzelstück fahren, die stärkste, teuerste und allerletzte jemals gebaute Straßen-MV mit dem aus dem Rennsport abgeleiteten Reihenvierzylinder? Welch eine Verantwortung! Und welch Freude zugleich, schließlich gibt es nur wenige Motorräder dieser Epoche, die ich noch nicht gefahren bin!

MV Agusta 1100 Grand Prix

Die unter dem Getriebe montierte Dynastart-Anlage von Bosch fungiert zunächst als E-Starter und dann als Generator, sobald der 1100er-Motor läuft. Über zwei verschieden lange Keilriemen mit unterschiedlicher Übersetzung treibt der Dynastarter den Motor an, beziehungsweise wird von ihm getrieben. So erzeugt der Startvorgang einen angenehm weichen Ton, der sofort in das charakteristische Grollen des mächtigen Vierzylinders übergeht. Die beiden asymmetrisch links neben und rechts zwischen den äußeren Vergasern positionierten Choke-Hebel werden bereits

nach wenigen Augenblicken wieder in ihre neutrale Stellung geknipst. Eine Bedienung ist mit Handschuhen allerdings kaum möglich. Es braucht einen kräftigen Ruck, um die 240 Kilogramm schwere MV vom Hauptständer zu bekommen. Die moderate Höhe der Sitzbank ermöglicht auch einem knapp unter 1,80 Meter großen Fahrer den sicheren Bodenkontakt mit beiden Füßen. Anders als befürchtet erweist sich die Siebenschleiben-Kupplung als leichtgängig und gut dosierbar. Der erste Gang des verstärkten, klauengeschalteten Fünfganggetriebes – mit gewohntem Schalterschema auf der linken Seite – rastet präzise.

Dank Beschleunigerpumpen an den vier Dellorto PHF 30 A-Vergasern schiebt die Grand Prix beim Aufziehen der Rundschieber schon ab 2500 Touren willig an. Lang spannt es meinen Oberkörper über den wohlgeformten Aluminiumtank, außerdem muss ich mich auf sehr tief montierten Tommaselli-Stummeln abstützen. Mit den extrem angewinkelten Knien fühle ich mich auf der 1100er wie der sprichwörtliche Affe auf dem Schleifstein. Vor mir fährt Günther Krauth auf der 900er-MV „Cento Valli“. Und beide folgen wir MOTORRAD-Tester Stefan Glück, der mit der 1000er „Ago“ den Scout spielt.

Nach und nach wird die Gangart schneller. Ab 4000/min zieht die Grand Prix brutal voran. Dritter, Vierter, Fünfter. Je wärmer das Triebwerk, desto stärker mischen sich mechanische Geräusche, insbesondere das Singen des Stirnradantriebs der Nockenwellen, in die atemberaubende Geräuschkulisse.

Auf den langgezogenen Kurven hält die 1100er-MV sauber ihre Linie, selbst Unebenheiten bringen sie nicht aus der Ruhe. Vom langjährigen MV-Rennleiter Arturo Magni entwickelt, hat der verwindungssteife Doppelschleifen-Rohrrahmen mit seinem kräftig dimensionierten Steuerkopf das stolze Fahrzeuggewicht plus die 75 Kilogramm des Fahrers bestens im Griff. Die 38er-Telegabel von Ceriani klemmt in soliden Aluminiumbrücken, ihre 125 Millimeter Federweg entsprechen dem heutigen Standard für Supersportler. Auf die italienischen EPM-Sechsspeichen-Aluminiumräder sind Metzeler Roadtec 01 montiert, vorn in der Größe 100/90-18, hinten 4.00-18. Experimente mit breiteren Pneus machten das Motorrad damals nur kippelig. Während die Brembo-Bremszangen kräftig in die drei Scheiben beißen, arbeitet der mächtige Kardanantrieb ohne spürbare Aufstellmomente – und damit genauso unauffällig wie ein Kettenantrieb. So kann ich mich ganz der unbändigen Kraft des Motors hingeben, dessen fettes Drehmoment (119 Nm) schaltfaules Fahren erlaubt.

Der entspannte Motor hilft mir, Anschluss zu halten. In den Kurven kann ich allerdings das Tempo von Günther und Stefan kaum mitgehen. Okay, beide sind sehr erfahren und wissen, wie

man am Kabel zieht. Doch Stefan hat einen „Höllerespekt“ vor den teuren MV-Exoten, wie er mir vor der Abfahrt offenbarte. Und Günther wählt für das, was er „schnelle Touren“ nennt, normalerweise andere Motorräder aus seiner Sammlung.

Was also ist los? Diese Frage geht mir nicht aus dem Kopf, während wir die Motorräder für die Detailaufnahmen in Position schieben. Nur vier Exemplare wurden von der 1100 Grand Prix bis 1982 gebaut. Deren strenge Limitierung beruht übrigens auf der Anzahl der einteiligen Zylinderbänke, welche Roland Schneider Ende der 70er-Jahre gießen ließ. Unser Fotomodell ist ein Nachzügler, der sogar erst 2005 fertiggestellt wurde. Auftraggeber war damals Dietmar Breisch, ein exzellenter MV-Kenner seiner Zeit und ambitionierter Ferrari-Fahrer. Auf Basis einer 1000er mit einer 62er-Kurbelwelle erfüllte er sich seinen persönlichen Traum – einen Ferrari auf zwei Rädern. Interessanterweise hat nur diese zuletzt gebaute 1100er eine Vier-in-vier-Auspuffanlage mit geraden Rohren. Die Schalldämpfer der vier Vorgänger sind ebenso geschwungen wie bei der Ago und der Cento Valli und ermöglichten so die Montage der Fußrasten ein gutes Stück tiefer.

Natürlich war ich von der ersten Fahrt auf diesem späten Einzelstück geflasht. Aber auch etwas irritiert und unzufrieden. Erst am Tag zuvor sprach ich mit Franz Josef Schermer. Der langjährige MOTORRAD-Redakteur hatte Ende der 70er-Jahre die meisten Testkilometer mit der 1100er absolviert. Am Telefon kam er schon nach wenigen Sätzen ins Schwärmen, sprach mit Be-

Versuchung in Rot: Ende der 1970er-Jahre zählte die bärenstarke Grand Prix zu den teuersten Motorrädern



DATEN

MV Agusta 1100 Grand Prix

Bauzeit: 1978 bis 1982, 2005 (eine)

Motor: Luftgekühlter Vierzylinder-Viertakt-Reihenmotor mit einteiligem Leichtmetall-Zylinderblock, zwei Ventile pro Brennraum, über zwei oben liegende, zahnradgetriebene Nockenwellen betätigt, Bohrung x Hub 74 x 62 mm, Hubraum 1066 cm³, Verdichtung 10,6:1, Leistung 119 PS bei 10200/min, max. Drehmoment 119 Nm bei 8650/min

Kraftübertragung: Mehrscheiben-Ölbaddkupplung, Fünfganggetriebe, Kardan

Fahrwerk: Doppelschleifenrahmen aus Chrommolybdänstahl von Magni, Ceriani-Telegabel, Ø 40 mm, Zweiarmschwinge mit zwei Koni-Federbeinen, Sechsspeichen-Leichtmetallräder von EPM, Reifen 100/90 – 18 vorn, 4.00 – 18 hinten, Doppelscheibenbremse vorn, Ø 280 mm, Scheibenbremse hinten, Ø 280 mm

Maße und Gewichte: Radstand 1450 mm, Gewicht 243 kg vollgetankt, Tankinhalt 19 l

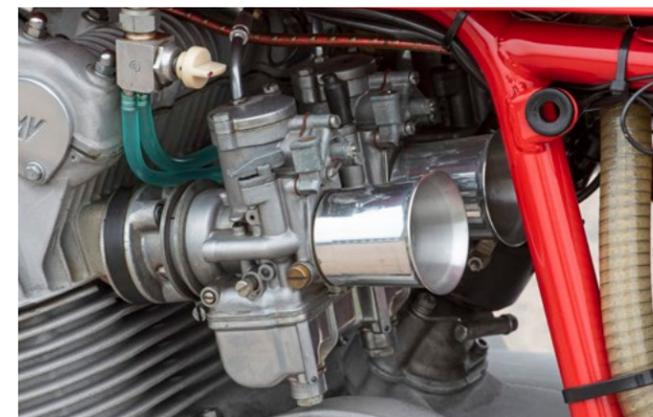
Höchstgeschwindigkeit: 237 km/h

Preis (2005): 44000 Euro (1978: 29600 Mark)

Stückzahl: vier (plus 1) Exemplare



Nur diese, erst 2005 aufgebaute Grand Prix hat gerade verlaufende Schalldämpfer und den mächtigen Kardan. Die 1100 von 1978 hatte Kettenantrieb



Erst bei abgenommenem Seitendeckel offenbart die MV, dass sie ihre Frischluft durch vier offene Trichter inhaliert



Der Bremshebel ist – wie der Schalthebel links – mit der drehbar gelagerten Fußraste verschweißt, aber wegen des Auspuffs zu hoch positioniert



Die Scheibenbremsen lieferte Brembo, die goldfarbenen Sechsspeichen-Alufelgen der italienische Hersteller EPM



MV Agusta 1000 Ago

geisterung von der Leistung, vom Handling, von seinen teuflisch schnellen Ausritten über die Schwarzwald-Hochstrasse, die vor 40 Jahren noch möglich waren. Der heute 74-Jährige hat an der Grand Prix nichts bemängelt. Überhaupt nichts! Seine Erinnerungen von damals und mein ganz frischer Eindruck passen jedoch nicht zusammen. Dafür muss es doch eine Erklärung geben!

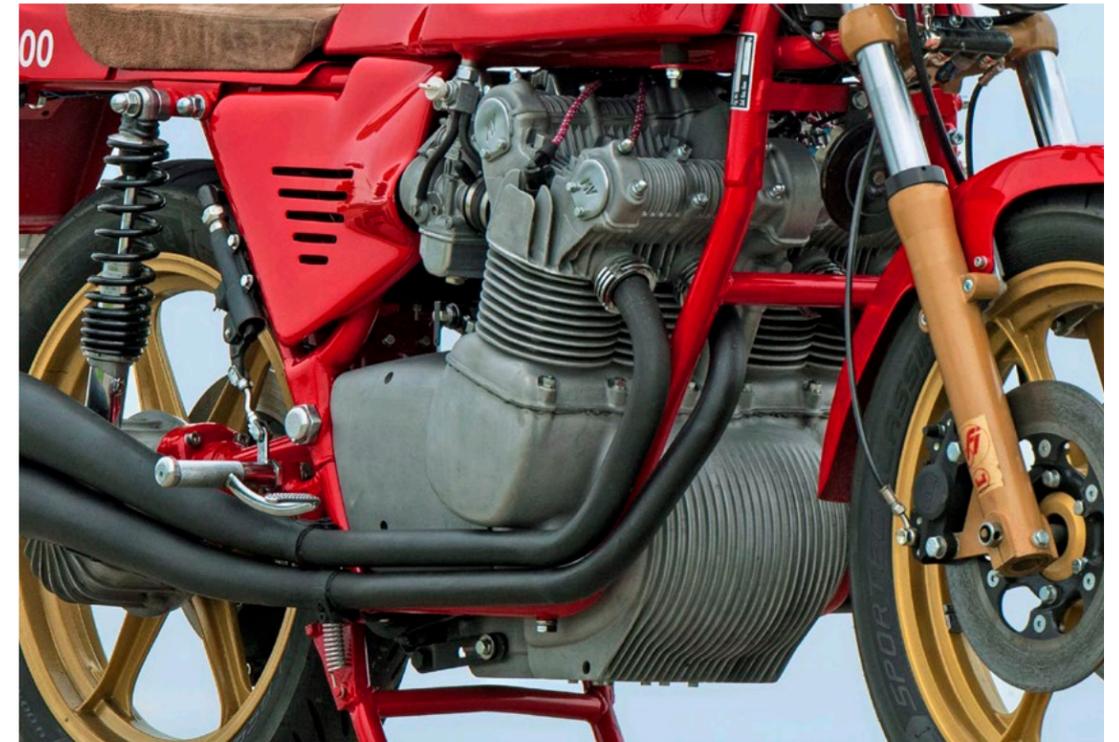
MV Agusta 1000 Ago

Fotograf Tyson kann die 1000er-Ago gerade entbehren. Sie hat denselben Magni-Rahmen wie die 1100er. Vorn führt aber eine Gabel von Ceriani-Nachfolger Forcella Italia, ebenfalls mit 38 Millimetern Standrohrdurchmesser. Dazu gibt es eine siebenfache Zugstufenverstellung, die auf Position vier steht. Der Tank ist etwas flacher und noch länger. Trotzdem ist die Sitzposition im Stand vergleichbar. Willig stürzt die Ago nach der wohlklingenden Startprozedur voran. Komischerweise fühle ich mich darauf auf Anhieb wohl. Alles passt, fast wie ein Maßanzug. Insbesondere die Knie sind längst nicht so extrem angewinkelt, die Füße

finden auf der Fußrastenanlage ihre Position von selbst. Auch hier erlaubt die Neigung der Hebel dosiertes Bremsen und exaktes Schalten. Das Getriebe der 1000er wirkt sogar noch knackiger, die Schaltwege fühlen sich kürzer an als bei der 1100er, obwohl es technisch dafür keine Begründung gibt.

Beim Beschleunigen bekommt der Steiß den gewünschten Gegendruck von der rennmäßig geformten Höckersitzbank. Der Ago ist zudem ein etwas aggressiverer Charakter zu eigen, der jedoch prima zu einer MV dieser Leistungsklasse passt. Schon nach ein paar Kilometern bin ich deutlich flotter unterwegs als mit der Grand Prix, fühle mich richtig wohl und suche regelrecht die engen Kehren, die Ago scheint von selbst die richtige Schräglage zu finden! Die 1000er begeistert mich mit einer tollen Kombination aus Handling und Spurstabilität. Was ist ihr Geheimnis?

Der Lenkkopfwinkel von 63 Grad und 110 Millimeter Nachlauf sind nichts Besonderes und reichen als Erklärung nicht aus. Es muss wohl mit der Lage des Schwerpunkts zu tun haben, der sich nach meinem Gefühl genau unterhalb des Fahrers befindet.



Die Zylinder des 1000er-Motors der Ago sind paarweise gegossen. Rahmen und die geschwungene Vier-in-vier-Auspuffanlage stammen von Magni. Elegantere Instrumentenplatte, Gabel mit justierbarer Zugstufendämpfung

Alles auf eine sportliche Sitzposition des Fahrers ausgelegt: Die Einzüge des Tanks sind auf die Stellung der Tommaselli-Lenkerstummel ausgerichtet



Verwegene Sportlichkeit: Der Höcker der Einzelsitzbank mit Wildlederbezug integriert das eckige Rücklicht. Die MV-Linie traf den Geschmack der Zeit



Das Getriebe mit gewohnten Schaltschema wird mit dem linken Fuß betätigt. Die ergonomische Kröpfung des Hebels macht Schalten zum Genuss



Im stabilen Rahmendreieck versteckt sich auch bei der Ago kein Luftfilter, sondern die Batterie, welche zusammen mit der Elektrik diesen Raum beansprucht



DATEN

MV Agusta 1000 Ago

Bauzeit: 1980 bis 1982

Motor: Luftgekühlter Vierzylinder-Viertakt-Reihenmotor mit paarweise gegossenen Zylindern, je zwei Ventile pro Brennraum, über zwei oben liegende, zahnradgetriebene Nockenwellen betätigt, Bohrung x Hub 70 x 62 mm, Hubraum 954 cm³, Verdichtung 10,5:1, Leistung 99 PS bei 9500/min, max. Drehmoment 96 Nm bei 7900/min

Kraftübertragung: Mehrscheiben-Ölbadaufkupplung, Fünfganggetriebe, Kardan

Fahrwerk: Doppelschleifenrahmen aus Chrommolybdänstahl von Magni, Forcella Italia-Telegabel, Ø 40 mm, Zweiarmschwinge mit zwei Koni-Federbeinen, Sechspeichen-Leichtmetallräder von EPM, Reifen 100/90-18 vorne, 4.00-18 hinten, Doppelscheibenbremse vorne, Ø 280 mm, Scheibenbremse hinten, Ø 280 mm

Maße und Gewichte: Radstand 1450 mm, Gewicht 228 kg vollgetankt, Tankinhalt 26 l

Höchstgeschwindigkeit: 221 km/h

Preis (1980): 27600 Mark

Stückzahl: vier Exemplare

Was die richtige Sitzposition doch ausmacht – die Ago gibt mir das Gefühl einer engen Verbundenheit zu Maschine und Straße!

Die 1000er ist die würdige Reminiszenz an den 15-fachen Weltmeister, der 13 Titel auf MV Agusta gewann, wenngleich auf den moderneren Vierventil-Dreizylindern. Der Magni-Rahmen in seiner Grundstruktur kam erstmals 1972 bei den 200 Meilen von Imola zum Einsatz, einem Rennen der Formel 750. Giacomo Agostini führte, musste aber wegen eines blockierenden Hinterachsantriebs aufgeben. Die einmalige Architektur des Motors geht zurück auf die Vierzylinder-Renntriebwerke, die Pietro Remor in der zweiten Hälfte der 40er-Jahre für Gilera und, ab 1949 in modifizierter Form, für MV Agusta konstruierte.

Vom Rennsport geprägte Motor-Konstruktion

Für mich ist dieser Antrieb ein Musterbeispiel für den klassischen italienischen, vom Rennsport geprägten Motorenbau. Den MV-Vierzylinder zeichnen drei Besonderheiten aus. So lässt sich das gesamte Bankett mit Zylinderkopf, Zylindern, Pleuel, Kolben und der Pleuelwelle in ihren von unten verschraubten Lagerböcken bei eingebautem Motor aus dem Gehäuse entnehmen. Das gilt ebenso für das Fünfgang-Getriebe. Dazu lässt sich der linke Rahmen-Unterzug abgeschraubt werden.

Das zweite technische Highlight betrifft den Antrieb der beiden Nockenwellen über eine zwischen den mittleren Zylindern positionierte Zahnradkaskade. Die garantiert exakte Steuer-

zeiten, selbst bei hohen Drehzahlen. So ein enormer Aufwand wurde damals fast nur bei Formel 1-Motoren betrieben. Und drittens haben sich die Außenmaße des Vierzylinders seit dem Debüt der Straßenmotorräder mit 600 cm³ im Jahr 1966 praktisch nicht verändert. Die Hubraumerweiterungen erfolgten über andere Pleuelwellen und durch Änderungen in der Zylinderbank.

Bis zu den ersten 900er-Varianten wurden vier einzelne Zylinder verbaut. Von 1976 an erhielt die zweite Version der 900 S, die Arturo Magni „Cento Valli“, jeweils zwei Doppelzylinder. Die 1100er-Grand Prix schließlich besaß eine einteilige Zylinderbank. Der dadurch eingesparte Bauraum machte die Hubraumerweiterung auf 1066 Kubikzentimeter erst möglich.

Doch nun wieder zurück auf die Straße! Auch der Ago-Motor ist mit den beiden Doppelzylindern bestückt. Der geringere Hubraum im Vergleich zur Grand Prix ist durchaus spürbar. Die 1000er benötigt etwa 1000/min mehr, um schiere Kraft zu vermitteln, ihr Schub setzt also bei 5000 Touren ein. Über die 7500er-Marke möchte ich dem 40 Jahre alten Triebwerk heute aber nicht zumuten, belasse es bei den Schilderungen von Franz Schermer, der mir das Inferno bei fünfstelligen Drehzahlen beschrieben hat.

Begeistert von meiner Testrunde auf der 1000er kehre ich zu unserer Fotolocation zurück. Jetzt möchte ich auch noch die 900 S „Cento Valli“ kennenlernen. Der Name „100 Täler“ geht übrigens auf einen Lieblingsort von Arturo Magni in der Nähe des Lago Maggiore zurück, er hat keinen motorsportlichen Bezug!

Ein exzellenter Geradeauslauf in Kombination mit angenehmem Handling war in den 70er-Jahren nicht selbstverständlich



MADE IN GERMANY: DIE MV AGUSTAS VON HANSEN & SCHNEIDER

Wie konnte es sein, dass noch bis Anfang der 1980er-Jahre MV Agusta-Motorräder gebaut wurden, obwohl die Produktion in Gallarate längst eingestellt war? Es klingt zwar unglaublich, aber die damals ruhmreichste Motorradmarke der Welt, die im Straßenrennsport 38 Weltmeisterschaften gewonnen hatte, überließ den Fortbestand von MV Agusta tatsächlich zwei Enthusiasten aus Deutschland! Ob es dafür jemals eine vertragliche Grundlage gab, ist nicht überliefert. Doch blicken wir zunächst zurück. Und beginnen im Jahr 1956, als John Surtees den ersten WM-Titel für MV Agusta holte. Es folgte die Überlegenheit des Rekordweltmeisters Giacomo Agostini bis Anfang der 1970er-Jahre, in denen sich der unverkennbare Sound seiner Siegermaschinen in die Köpfe der Motorrad-Fans einbrannte. Die Marke hatte eine Strahlkraft ohne Beispiel. Trotz der Rennerfolge verharteten die Verkaufszahlen der Straßenmotorräder jedoch auf niedrigem Niveau. Den Gewinn der Weltmeisterschaften in den Klassen bis 350 und 500 cm³ konnte Graf Domenico Agusta 1971 nicht mehr feiern. Der Sohn des Flugzeugpioniers und Firmengründers Giovanni Agusta starb Anfang des Jahres. Er war die treibende Kraft hinter der Motorrad-Sparte „Meccanica Verghera Agusta“ in Gallarate, die er jedoch eher als teures Hobby denn als gewinnorientiertes Unternehmen betrieb. Sein Nachfolger Corrado Agusta rechnete dagegen mit spitzerem Stift, zugleich nahm der Druck der japanischen Konkurrenz dramatisch zu, sowohl im Rennsport als auch beim Verkauf von Serienmotorrädern. Von 1966 bis Ende 1977 sollen insgesamt nur rund 1250 Straßen-MV mit Vierzylinder-Triebwerk gebaut worden sein. Mit Einführung der Honda CB 750 Four im Frühjahr 1969 hatte Japan die Vormachtstellung in der Motorradwelt übernommen. Die 200 km/h schnelle Honda kostete gerade einmal die Hälfte der ebenfalls 1969 vorgestellten und in Deutschland für 14500 Mark verkauften MV Agusta 750 S. So begann Anfang der 70er-Jah-

re in Gallarate der Überlebenskampf der Motorradsparte unter der Regie nüchternen Zahlenmenschen, ab 1973 sogar unter Regierungskontrolle. Am 29. August 1976 gelang Giacomo Agostini auf der Nürburgring-Nordschleife der letzte Rennsieg einer MV Agusta – es war zugleich auch der letzte eines Viertakters in der WM. Anschließend zog sich MV Agusta nach 30 Jahren vom Motorsport zurück, die Gesellschafter wollten kein weiteres Geld in die Rennabteilung investieren. Dessen ungeachtet bäumte sich die Marke in jenem Jahr noch einmal auf und brachte mit der modern gezeichneten 750 S America noch einmal frischen Wind in die Serienproduktion. Ende 1977 kam jedoch das Aus für die Motorradproduktion beim inzwischen teilverstaatlichten Konzern. Die 750 S America hatte in den USA bei weitem nicht den gewünschten und so dringend benötigten Erfolg gehabt. Dazu war die Dominanz der leistungsstarken und viel billigeren Motorräder aus Japan einfach zu stark. Ex-Rennleiter Magni koordinierte noch bis 1980 den Abverkauf von Fahrzeug-Restbeständen des Werkes.

Hansen & Schneider

In diesen turbulenten Jahren erwuchs aus der MV-Begeisterung zweier Motorrad-Fans aus Baden-Baden eine neue Perspektive für die italienischen Sportler. Roland Schneider und Michael Hansen lernten sich kennen und schätzen, als Hansen bei Schneider eine Honda CB 750 kaufte. Zusammen gründeten sie 1974 die Firma „MV Agusta Generalimporteur für Deutschland Hansen GmbH“, ansässig in der Lichtentaler Straße in Baden-Baden. Roland Schneider, geboren am 25. März 1944 in Meersburg, war der Techniker. Er kam 1945 mit seinen Eltern nach Baden-Baden und lernte im elterlichen Betrieb das Handwerk des Kfz-Mechanikers. 1967 legte er die Meisterprüfung ab und machte sich als Honda-Vertreter selbständig. Nebenher importierte er noch die MV Agusta-Modelle 350 und 750 S.

Michael Hansen wurde am 27. Januar 1941 in Berlin geboren. Er wuchs auf dem Rittergut seines Vaters im Mecklenburg auf. Über Bremen und Rodenkirchen kam der Student der Völkerkunde 1957 nach Baden-Baden. „Hansen war der stets gut gelaunte Lebemann, er brachte das notwendige Startkapital für die gemeinsame Firma mit“, erinnert sich Franz Schermer.

MV Agusta Deutschland verkaufte über 240 Einheiten der 750 S und rund 200 Stück von der 750 S America, inklusive der davon abgeleiteten Sondermodelle. In Deutschland gab es 20 MV-Händler, darunter Wolfgang Kucera aus Echterdingen bei Stuttgart. Als sich das Ende der Motorrad-Produktion in Gallarate abzeichnete, entwickelten Hansen und Schneider den Plan, MV-Motorräder in Original- und Sonderausführungen so lange wie möglich in Baden-Baden weiterzubauen. Dafür stockten Sie ihr bereits umfangreiches Ersatzteillager nochmals gewaltig auf. Sorgen bereitete lediglich die limitierte Anzahl der noch vorhandenen Motorenhäuser. MV-Vizepräsident Bruno Gallino hatte nämlich eine Nachfertigung in aller Deutlichkeit untersagt. Abhilfe kam aus America, wo die 750 S America wie Blei stand. Die Hansen GmbH kaufte ein größeres Kontingent kompletter Maschinen zu einem günstigen Preis. Wichtigster Partner der Baden-Badener war damals Arturo Magni, der mit seinem Sohn Giovanni 1977 in Samarate die „Elaborazioni Magni“ gründete, nur wenige Kilometer von der früheren MV-Rennabteilung in Cascina Costa entfernt. Magni entwickelte in seinem neu gegründeten Betrieb zwei Motoren-Kits für die serienmäßig 75 PS starke 750 S America.

Die kam mit 67 Millimetern Bohrung bereits auf 789 cm³, gespeist von 26er-Dell'Orto. Die erste Ausbaustufe mit 69er-Bohrung wuchs auf 837 cm³. Im Zusammenspiel mit 30er-Dell'Orto-Vergasern stieg die Leistung auf immerhin 82 PS. Ausbaustufe zwei ermöglichte durch eine 70er-Bohrung sogar 862 cm³. Mit 32er-Dell'Orto attestierte der Prüfstand dem Vierzylinder satte 90 PS. Das Ziel des weiteren Hubraumwachstums war für die beiden Deutschland-Importeure nicht unbedingt mehr Spitzenleistung, sondern vor allem mehr Drehmoment. Magni jedoch griff immer tiefer in die Trickkiste, entwickelte schärfere Nockenwellen, Kurbelwellen mit geringerer Schwungmasse und gerade verzahnte Zahnräder für den Primärtrieb. Außerdem ließ er einen Doppelschleifenrahmen aus Chrommolybdänstahl fertigen, der nur die Hälfte des 24 Kilogramm schweren Original-Chassis wog. Der Umbaukit von Kardan- auf Kettenantrieb brachte eine weitere satte Gewichtsreduktion. Hierbei half zudem eine zehn Kilogramm leichtere Vier-in-Eins-Auspuffanlage. Den Umbausatz auf Kettenantrieb liefern Arturo Magnis Söhne Carlo und Gianni übrigens noch heute, ebenso weitere Komponenten für die klassischen MV.

Tuning mit Magni-Teilen

Unter Verwendung von Magni-Komponenten entstanden in Baden-Baden über 50 Sondermodelle,

wohl in Abstimmung mit dem Werk. Den Anfang machten bereits 1976 die 800 S „Super America“ sowie 800 S „Super Daytona America“. Außerdem wurden laut einer zeitgenössischen Preisliste eine 850er „Daytona“ und eine 850er „Super Daytona“ angeboten.

Den ersten Sondermodellen gaben die Deutschlandimporteure noch Namen von Rennstrecken. Die Modellvielfalt war enorm, in der einschlägigen Literatur findet man daher keinen vollständigen Überblick. Erst als Roland Schneider Ende 1978 selbst die Optimierung der Triebwerke in die Hand nahm und die 900er-Modelle schuf, schärfte sich die Profile der angebotenen Varianten. Auf sein Drängen hin fertigte Magni für Schneider die schon beschriebenen Doppelzylinder. Die Krönung seines Schaffens war dann der aus einem Stück gegossene Zylinderblock für die Grand Prix. Michael Hansen verunglückte am 22. Juni 1977 mit einer 350 Scrambler so schwer, dass er sich kaum mehr um das Motorradgeschäft kümmern konnte. Roland Schneider war in dieser turbulenten Zeit plötzlich auf sich alleine gestellt. Hansen verstarb schließlich am 2. Mai 1986 an den Spätfolgen seines Unfalls. Nach dem Ausfall seines Partners vertiefte Roland Schneider die Beziehung zu Arturo Magni, die beiden Techniker tauschten sich regelmäßig aus.

Auch nach dem MV-Rückzug aus dem Motorradgeschäft hielt Roland Schneider die Flagge für den italienischen Hersteller noch für einige Jahre hoch. Er führte einen schier aussichtslosen Kampf gegen das unablässige Aufrüsten der japanischen Motorradhersteller. Gegen die Honda CB 900 F Bol d'Or positionierte er die MV Agusta 900 S Arturo Magni „Cento Valli“. Als Honda die spektakuläre Sechszylinder-CBX mit über 100 PS ankündigte, hatte Schneider ebenfalls noch eine Antwort parat: Die 1100 Grand Prix mit satten 119 PS, die zudem mit 243 zu 275 Kilogramm einen deutlichen Gewichtsvorteil besaß. Erst als Honda 1981 den Supersportler CB 1100 R lancierte, hatte man in Baden-Baden nichts mehr entgegenzusetzen. Die Hansen GmbH betreute noch bis 1984 die Kunden in Deutschland. Danach arbeitete Roland Schneider wieder privat bei seinem Bruder im Elsass. Bis zu seinem Tod am 18. März 2012. Mit seinem Ableben bleibt eine in Kennerkreisen immer wieder aufkommende Spekulation ungeklärt: Hatte Schneider den Zylinderkopf für die 1100 Grand Prix neu errechnet und gezeichnet? Oder gab es dafür bei MV Agusta bereits Konstruktionspläne?

Wir werden es nie erfahren. Nach Gesprächen mit zahlreichen Zeitzeugen steht für mich aber fest: Roland Schneider war ein technisches Genie und hatte, was sich viele Mechaniker wünschen, nämlich ein goldenes Händchen!

Lange Jahre suchte Roland Schneider einen Nachfolger. Sein Vermächtnis übernahm schließlich Matthias Schumacher (54) aus 55595 Hargesheim, der sich nun um die Restaurierung und Instandsetzung der klassischen MV Agustas ab 1949 kümmert. Kontakt: www.mvagusta-classics.de

Große Angebotsvielfalt

Das von der Hansen GmbH in den 1970er-Jahren angebotene Portfolio war geprägt von schierer Angebotsvielfalt und wundersamen Namen. Neben der Standardausführung der 750 S America für 13986 Mark gab es für 17315 Mark die 800 S „Super America“. Stolz 21980 Mark musste ein Interessent für die 800 S „Super Daytona America“ mit 90 PS berappen. Die 900 S Arturo Magni „Cento Valli“ mit 105 PS und Magni-Rahmen kostete damals fast schon unglaubliche 25400 Mark! Eine andere Preisliste führte für 18100 Mark die als Sportausführung deklarierte MV 850 „Daytona“ mit 90 PS sowie eine als Leichtbauversion angepriesene MV 850 „Super Daytona“ mit ebenfalls 90 PS, die aber nur etwa 205 Kilogramm wiegen und 240 km/h erreichen sollte. Ein genauer Vergleich ist unmöglich, zumal die technischen Unterschiede zwischen den einzelnen Modellen oft nicht beschrieben wurden. Der MV Agusta Club Deutschland (www.mv-agusta-club.de) listet insgesamt nur sechs verschiedene Modelle der Hansen GmbH auf. Neben den beiden erwähnten 800er-Modellen zählen dazu die 1000er Corona und die drei Varianten unseres Trios, also die Cento Valli, die Ago sowie die Grand Prix. Das schließt die Existenz der oben aufgeführten 850er-Typen keinesfalls aus. Fest steht nur: Kein Sondermodell aus der Ära Hansen/Schneider glich dem anderen. Nochmals zur Abgrenzung: Schneider verwendete für die von der „MV Agusta Generalimporteur für Deutschland Hansen GmbH“ gebauten Sondermodelle zwar Magni-Komponenten, ließ aber, wie bei unseren drei Fotomodellen, MV Agusta als Hersteller im Fahrzeugbrief eintragen. Magni-Motorräder sind, trotz unverkennbarer Verwandtschaft, dagegen eigenständige Produkte.



800 S „Super Daytona America“



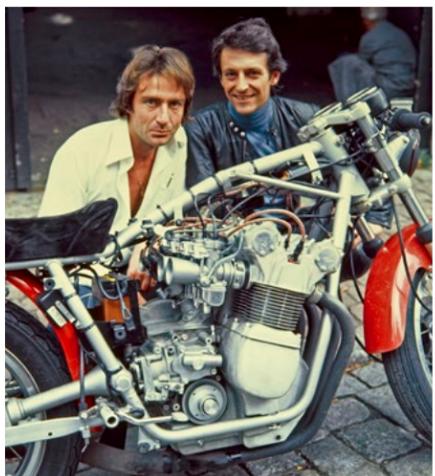
900 S, hier mit Alu-Rädern



1000 Corona mit Vier-in-eins-Auspuff



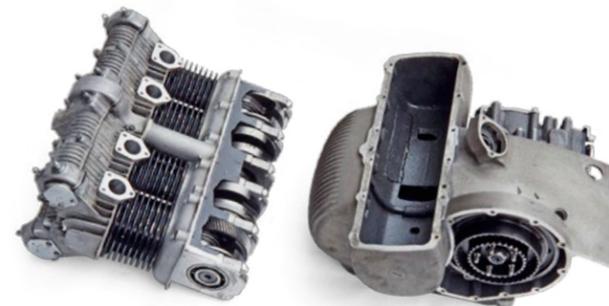
1100 Grand Prix mit Kette statt Kardan



MV-Importeur Michael Hansen (links) und MOTORRAD-Tester Franz Schermer



Technik-Genie: Roland Schneider mit den Komponenten eines Magni-Kits



Links: Das Bankett mit der Kurbelwelle in ihren von unten verschraubten Lagerblöcken lässt sich als Einheit aus dem Gehäuse nehmen. Magni-Rahmen mit Anbauteilen (r.)



MV Agusta 900 S „Cento Valli“

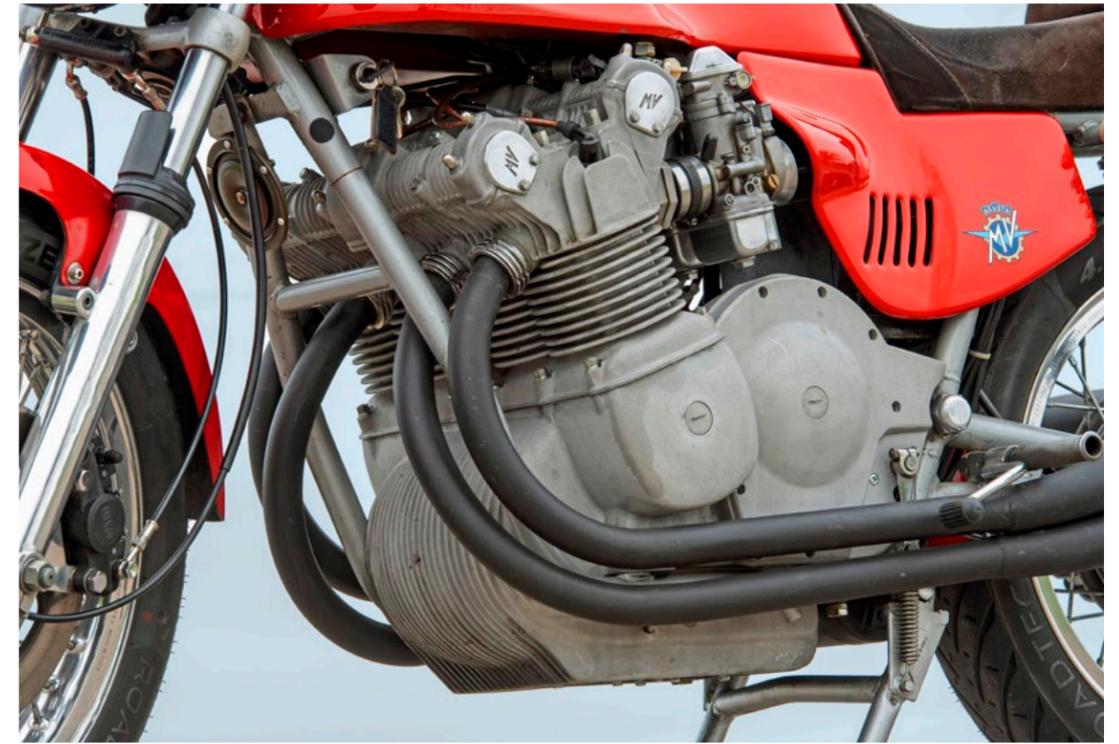
MV Agusta setzte von 1976 an mit der 750 S Amerika moderne Akzente. Franz Schermer erinnert sich noch gut daran, wie die Redakteure dieses an die Rennmaschinen angelehnte Design damals gefeiert haben.

Er selbst setzt sich am liebsten mit ein paar Metern Abstand vor eine dieser MV Agustas, um alle Details zu genießen: Die Tankform mit dem schönen Tankverschluss, die Typografie des MV-Schriftzugs, die mit Wildleder bezogene Sitzbank, die Schönheit und Klarheit des Triebwerks mit dem Doppelnockenwellen-Zylinderkopf, wie er klassischer und schöner gar nicht sein könnte! Nicht zu vergessen natürlich die Lafranconi-Vier-in-Vier-Anlage mit ihrem charakteristischen Schwung. Laut Franz spürt man beim Betrachten einer MV deren Exklusivität – vor über 40 Jahren schrieb er in MOTORRAD: „Der Bazillus sitzt fest.“

Mal sehen, ob der auch auf mich überspringt. Schließlich baut die ab 1976 angebotene „Cento Valli“ direkt auf der 750 S America auf. Der Start des hier auf 892 cm³ vergrößerten Triebwerks gelingt mir erst nach mehreren Versuchen. Typisch für Viertakter, die zwar abgekühlt, aber noch zu warm für den Choke sind. Aufmerksam beobachtet Günther die Startprozedur. Wäre ja nicht das erste Mal, dass er verrußte Zündkerzen wechseln muss! Deshalb hat er stets Ersatzkerzen dabei. Ich kontrolliere nochmals die Stellung der beiden weißen Drehknöpfe der Benzinähne, deren roter Punkt muss nach unten zeigen. Das ist der Fall. Nach dem sechsten Druck auf den Dynostarter springt die Cento Valli schließlich an, die PHF 30 BD-Vergaser versorgen die vier Zylinder mit dem notwendigen Gemisch.

Günther erzählt mir anschließend, dass die „B“-Vergaser tatsächlich deutlich schwieriger abzustimmen sind. Trotz Beschleu-

MV Agusta 900 S Arturo Magni „Cento Valli“



Der MV-Rahmen der 750 S Amerika kommt auch mit den stärkeren 900er-Motoren mit den paarweise gegossenen Zylindern klar. Die Krümmer mit rundem Bogen fertigte Schneider selbst. Klar und deutlich: Auch dieses Cockpit bietet keine Überraschungen



Die 900er zielt mit den runden Krümmern in Kombination mit den vier geschwungenen Schalldämpfern die schönste Auspuffanlage überhaupt



Die Batterie mit den vier Dell'Orto PHF 30 BV-Vergasern offenbart trotz Beschleunigerpumpen leichten Schluckauf



Der ergonomisch günstig gebogene Bremshebel ermöglicht zusammen mit den angenehm positionierten Rasten eine wohldosierte Verzögerung



Die klassischste Vierzylinder-MV unseres Trios bezaubert Liebhaber durch zeitlos schöne Speichenräder mit Borrani-Hochschulterfelgen

DATEN

MV Agusta 900 S Arturo Magni „Cento Valli“

Bauzeit: 1976 bis 1982

Motor: Luftgekühlter Vierzylinder-Viertakt-Reihenmotor mit paarweise gegessenen Zylindern, zwei Ventile pro Brennraum, von zwei oben liegenden, zahnradgetriebenen Nockenwellen betätigt, Bohrung x Hub 70 x 58 mm, Hubraum 892 cm³, Verdichtung 10:1, Leistung 105 PS bei 10000/min, max. Drehmoment 84 Nm bei 8100/min

Kraftübertragung: Mehrscheiben-Ölbaddkupplung, Fünfganggetriebe, Kardantrieb

Fahrwerk: Doppelschleifenrahmen aus Stahl (original MV Agusta 750 S America), Ceriani-Telegabel, Ø 38 mm, Zweiarmschwinge mit zwei Koni-Federbeinen, Borrani-Hochschulterfelgen mit Drahtspeichen, Reifen 100/90-18 vorn, 4.00-18 hinten, Doppelscheibenbremse vorn, Ø 280 mm, Trommelbremse hinten

Maße und Gewichte: Radstand 1390 mm, Gewicht 255 kg, Tankinhalt 24 l

Höchstgeschwindigkeit: 230 km/h

Preis (1976): 25400 Mark

Stückzahl: 10

nigerpumpe kann es beim Aufziehen der Schieber zum Verschlucken kommen. Wen wundert's. Ursprünglich gehörten auf alle großvolumigen MVs die sogenannten A-Vergaser von Dell'Orto, die jedoch längst nicht mehr lieferbar sind. Sei's drum. Als der Motor wieder seine Betriebstemperatur erreicht, ist von Schluckauf kaum mehr etwas zu spüren. Dafür machen sich die 100 cm³ weniger Hubraum gegenüber der Ago überraschend deutlich bemerkbar. Die 900er verlangt nochmals höhere Drehzahlen.

Spannend ist für mich bei der „Cento Valli“ vor allem, wie hier das noch von der 750 S America übernommene MV-Serienfahrwerk mit dem auf 255 Kilogramm gestiegenen Leergewicht zu recht kommt. Auf unseren gut ausgebauten Routen offenbart sich mir jedoch kein spürbarer Unterschied zur Ago und Grand Prix mit dem Magni-Rahmen. Auch die 900er liegt spurstabil in jeder Situation und erfreut mit einem hervorragenden Handling. Die unmittelbare Verwandtschaft zur 1000er ist nicht zu leugnen.

Die „Cento Valli“ von 1976 pflegt in diesem Trio den klassischen Auftritt, nicht zuletzt wegen der wunderschönen Borrani-Hochschulterfelgen mit Drahtspeichen und den polierten Tauchrohren der Ceriani-Gabel. Auch die großen Blinker im Design der 70er-Jahre passen gut zum klassischen Gesamtbild.

Ebenso die Sitzbank, deren Höcker Günther etwas gekürzt hat, um seinen 191 Zentimetern mehr Platz zu verschaffen.

Wieder zurück an unserem Foto-Punkt frage ich Günther, warum er mir gleich zu Beginn die Grand Prix anvertraut hat. „Ich habe gerade Knieprobleme, hätte sie heute gar nicht so extrem anwinkeln können. Dir habe ich mein Lieblingsstück zugetraut“, erklärt der Motorrad-Enthusiast, diesmal ohne zu grinsen.

Danke für dein großes Vertrauen, lieber Günther! Und deine Bereitschaft, uns die Ausfahrt mit diesen drei extrem raren und teuren Motorrad-Träumen der 70er-Jahre zu ermöglichen!

Doch wie kam es zu dieser exklusiven Sammlung? „Schuld ist der Oktober-Titel von MOTORRAD 21/1976, der die 900 S Arturo Magni „Cento Valli“ vor blauem Himmel zeigt, mit Fahrer im weißen Einteiler und rotem Nava-Helm.“ Was der Zahnarzt hier beschreibt, war einst ein bahnbrechendes Foto, mit dem der Fotograf Uli Schwab – erstmals auf dem Boden liegend – eine ganz neue Bildsprache kreierte. Doch das alleine genügt doch nicht als Grundstein für solch eine Sammlung, oder? „Stimmt, das war schließlich eine Anzeige in MOTORRAD Classic 5/2003“, erinnert sich Günther. Damals offerierte Dietmar Breisch diese „Cento Valli“, und Günther schlug zu! Der Kauf der weiteren MVs aus



Die „Kleinste“ des Trios gefällt mit ihren klassischen Details aus jeder Perspektive

MEINUNG



Tobias Aichele
Autor und Liebhaber italienischer Raritäten

Der Unterschied zwischen „echten“ MV Agustas, den Magni-Modellen und jenen von Hansen & Schneider war für mich nie so ganz nachvollziehbar. Als sich die Möglichkeit für diese Ausfahrt bot, war meine Neugier, Licht ins Dunkel zu bringen, jedoch geweckt. Für mich sind diese „Made in Germany“-MVs absolut begehrenswerte Maschinen. Dabei gefällt mir die harmonisch fahrende Ago am besten. Obwohl ich den 1100er-Motor der Grand Prix für einen Geniestreich Schneiders halte, mit dem er – wie beim Kampf David gegen Goliath – sogar Honda die Stirn bot.



Stefan Glück
Fährt mit Respekt, aber ohne Berührungängste fast alles, was zwei Räder hat

Ich durfte die 1000er Ago für diese Fotoproduktion bewegen. Solche Fotofahrten haben zwar mit „richtigem“ Motorradfahren nur bedingt zu tun. Dennoch hat mich diese MV in ihren Bann gezogen, obwohl ich eher ein nüchtern-pragmatischer Typ bin. Natürlich spürt man ihr Alter. Aber auch, welch hohes Niveau Fahrwerk und Antrieb seinerzeit erreicht haben. Der Umgang ist fast wie bei einem modernen Motorrad: Draufsetzen, wohlfühlen und losfahren. Dazu kommt jedoch noch dieser unvergleichliche Sound – Gänsehaut pur! Danke für dieses einmalige Erlebnis!



Günther Krauth
Ebenfalls ein Liebhaber italienischer Motorrad-Klassiker und Besitzer der drei MV Agustas

Als Zahnarzt a. D. betreibe ich mit Leidenschaft eine Seniorenresidenz für alte italienische Motorräder. Den Schwerpunkt meiner Sammlung bilden die MV Agusta-Motorräder mit dem besonderen Vierzylinder-Triebwerk. Vor fast 40 Jahren habe ich mich mit diesem unheilbaren MV-Virus beim Händler Kucera in Echterdingen infiziert. Jede dieser drei MVs ist außergewöhnlich und ein technisches Meisterwerk, das meine Begeisterung bei jeder Fahrt aufs Neue entfacht. Eine Favoritin gibt es für mich daher nicht. Glücklicherweise muss ich mich ja nicht für eine entscheiden.



Die drei exklusiven Raritäten offenbaren trotz gleicher Motorbauweise unterschiedliche Charaktere

der Hansen&Schneider-Ära war dann für den Sammler nur konsequent. Okay Günther, nun habe ich dich und deine drei exklusiven Motorräder „Made in Germany“ zwar verstanden. Nicht so ganz aber die Modellpolitik ihrer Schöpfer, um ehrlich zu sein.

Nach vielen Gesprächen mit Zeitzeugen und der Lektüre zeitgenössischer Berichte mit oft missverständlichen Formulierungen zur Modellpolitik steht für mich fest, dass Roland Schneider bewusst die Angaben zu seinen Motorrädern etwas nebulös hielt. Welche Komponenten für seine Sondermodelle tatsächlich unter seiner Regie entstanden oder von MV oder Magni zugekauft wurden, ist einfach nicht exakt überliefert.

Die Erklärung lieferte der ehemalige Generalimporteur selbst in einem Interview: „Wir wollen den Anschein eines Eigenbaus vermeiden.“ Augenzwinkernd fügte er dann hinzu: „Der Name MV Agusta ist schließlich viel zugkräftiger als der einer kleinen Werkstatt im Badischen.“ Das schmälert die Leistungen des stets freundlichen Baden-Badeners keinesfalls. Das Können des Technik-Genies war bei allen Maschinen dieses besonderen Trios auf.

Am Ende eines spannenden Tages weiß ich, wofür hier „Made in Germany“ steht. Nämlich für eine außergewöhnliche Kombination aus italienischer Eleganz und deutscher Präzision. □

GEPÄCK | SCHUTZ | ZUBEHÖR

FÜR DEINE KAWASAKI Z900 UND WEITERE MODELLE AB DEN 70ER BAUJAHREN



Rohrgepäckbrücke

Kofferträger



HEPCO & BECKER

HEPCO & BECKER
Classic
SINCE 1975