

km

50 000
49 000
48 000
47 000
46 000
45 000
44 000
43 000
42 000
41 000
40 000
39 000
38 000
37 000
36 000
35 000
34 000
33 000
32 000
31 000
30 000
29 000
28 000
27 000
26 000
25 000
24 000
23 000
22 000
21 000
20 000
19 000
18 000
17 000
16 000
15 000
14 000
13 000
12 341 <<
11 000
10 000
9 000
8 000
7 000
6 000
5 000
4 000
3 000
2 020 <<
1 000

Dauertest-Abschlussbilanz MV Agusta F4 1000 S

MIT PAUKEN

Was als lange Tournee geplant war, wurde zum Kurzauftritt einer italienischen Diva, der mit einem



Fotos: fact, Gargolov, Joos, Künstle, Loll, Mayer, mps-Fotostudio



**Ende des Dauertests:
kapitaler Motorschaden
nach Bruch der Pleuel-
verschraubung des
dritten Zylinders**

**Getriebereparatur
wegen starker
Geräusche im dritten
und vierten Gang**

Von Gert Thöle

Wir haben Ducatis über 50 000 Kilometer getestet, BMWs sowieso, Triumph- oder Buell-Modelle ebenfalls, selbst eine exotische Cagiva. Aber eine MV – das war der Hammer, als sie im Frühjahr 2005 in den Dauertest-Fuhrpark eingegliedert wurde. Zumal sie quasi aus heiterem Himmel kam. Als Anfang des Jahres der Importeur keine Maschine für den Supersport-Vergleichstest (MOTORRAD 6 und 7/2005) liefern konnte, kaufte MOTORRAD kurzerhand eine. Und wenn schon eine eigene Maschine im Hause ist, liegt der Gedanke nicht mehr fern,

die Qualitäten der italienischen Grazie über einen längeren Zeitraum zu prüfen.

Zwei Jahre und 50 000 Kilometer sollte uns die 1000er-MV also begleiten, so der Plan. Und, edles Teil hin oder her, eine Sonderbehandlung sollte sie nicht bekommen. Im Gegenteil, die F4 wurde, wie erwähnt, gleich hart rangenommen. Bereits beim Vergleich mit der japanischen Konkurrenz in Spanien wurde deutlich, dass die MV kein anspruchsloses Motorrad ist, eher eine kapriziöse Diva mit gewissen Eigenheiten. So gibt sie sich fahrwerksmäßig recht bockig, abseits der Rennpiste kann von Komfort kaum die Rede sein. Auch reagiert sie überaus empfindlich auf

UND TROMPETEN

theatralischen Abgang endete. Das Protokoll des „Lang“streckentests der MV Agusta F4 1000 S.



jede Veränderung an den vielen Schraubchen ihrer Federelemente. Knapp daneben, und schon funktionieren Lenkverhalten, Handling und Federung gar nicht mehr so perfekt. Dafür gefiel die hervorragende Stabilität des F4-Fahrwerks.

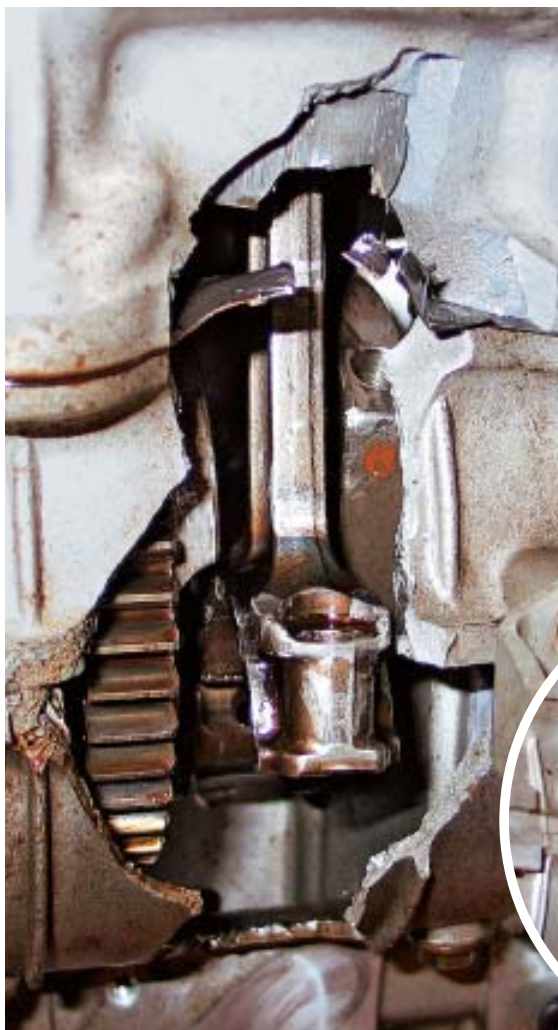
Ebenfalls Höhen und Tiefen zeigte der Motor. Einerseits begeistert die enorme Spitzenleistung und die Drehfreudigkeit, andererseits läuft der Vierzylinder bei weitem nicht so geschmeidig wie etwa der einer Suzuki GSX-R 1000. Es fühlt sich an, als wenn die Drosselklappen im geschlossenen Zustand festkleben. Besonders unangenehm beim lockeren Dahinrollen oder beim Ampelstart. Aber auch auf der Piste

bereitet das unsensible Ansprechverhalten wenig Freude, wenn man im Kurvenscheitel sanft das Gas aufziehen will.

Gut 1000 Kilometer standen auf der Uhr, als die MV vom Vergleichstest zurückkam. Und bereits bei Kilometerstand 1330 notierte Testredakteur Ralf Schneider: Dritter Gang heult wie ein Rudel Kojoten. Als die Geräuscentwicklung beängstigend zunahm, gab es nach 2000 Kilometern den ersten außerplanmäßigen Werkstattaufenthalt. Nach Zerlegen des Motors war der Grund für das Jaulen schnell erkennbar: Die Zahnräder des dritten und vierten Gangs waren extrem grob bearbeitet. Da glaubt man, in eine solche Edelmaschine

werde nur allerfeinste Mechanik eingebaut, und dann findet man Zahnräder wie aus dem Landmaschinenbau. Wobei es sich möglicherweise um einen Einzelfall handelt, denn derartige Mängel sind von anderen MV-Besitzern nicht bekannt. Bei der Reparatur ersetzte die Firma Speer neben den entsprechenden Gangradpaaren auch gleich die Eingangswelle sowie die drei Schaltgabeln – eher Vorsichtsmaßnahme als technische Notwendigkeit.

Die Geräusche waren damit beseitigt, dafür gab es andere Kritikpunkte: Beim neuen Getriebe ließ sich der Leerlauf im Stand anfangs nur widerwillig einlegen, das besserte sich später. Die Kontrollleuchte



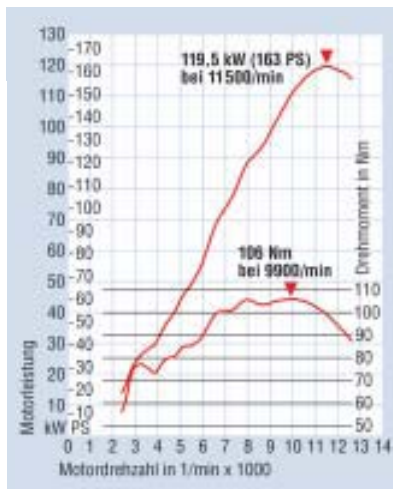
Lichteinfall im Kurbelgehäuse: Bei Tempo 250 war die **Verschraubung am Pleuellfuß des dritten Zylinders gerissen**, was zu einem klaffenden Loch im Motorgehäuse und in der Zylinderbank führte. Verfärbungen am Pleuellager deuten auf größere Hitzeentwicklung vor dem Bruch hin. Reste der Lagerschalen zeigen jedoch, dass das Pleuellager nicht gefressen hat. Offensichtlich sind die beiden Schrauben gerissen. Vielleicht infolge Überlastung, eventuell könnte sich eine Schraube gelöst haben

Heulen und Zähneknirschen: Bei **2020 Kilometer** wurden einige Getrieberäder getauscht, weil sie **starke Heulgeräusche** verursachten



MESSWERTE

LEISTUNGSDIAGRAMM*



*Leistung an der Kupplung. Messungen auf Dynojet-Rollenprüfstand 150, korrigiert nach ECE, maximal mögliche Abweichung ± 5%

FAHRLEISTUNGEN

Anfangsmessung		700 km
Beschleunigung		
0-100 km/h	sek	3,3
0-140 km/h	sek	4,9
0-200 km/h	sek	8,0
Durchzug		
60-100 km/h	sek	3,5
100-140 km/h	sek	3,4
140-180 km/h	sek	3,2
Durchschnittlicher Kraftstoffverbrauch über 12 341 km		
Kraftstoff (Super)	l/100 km	7,7
Motoröl	l/1000 km	-

Viel Druck, viel Speed, viel Sprit:
Der hohe Verbrauch ist der Tribut für beeindruckende Fahrleistungen



KOSTEN UND WARTUNG

KOSTEN

Betriebskosten auf 12 341 km	
6,5 Liter Öl à 14,18 Euro	92,17 Euro
2 Ölfilter à 22,33 Euro	44,66 Euro
Kleinteile, Schmierstoffe	26,16 Euro
Dichtungen	2,09 Euro
Inspektionen und Reparaturen	782,00 Euro
Reifen (inkl. Montage, Wuchten und Entsorgen)	687,00 Euro
Kraftstoff	1072,94 Euro
Gesamtkosten	2707,02 Euro
Anschaffungskosten	20 000,00 Euro
Wertverlust	5000,00 Euro
Schätzpreis (Händlerverkaufspreis)	15 000,00 Euro
Kosten pro Kilometer (ohne Wertverlust)	0,22 Euro
Kosten pro Kilometer (mit Wertverlust)	0,62 Euro

WARTUNG + REPARATUREN

	km-Stand	2020
Getriebe teilweise erneuert (3. und 4. Gang) Garantie		
Glühlampe Blinker erneuert		5889
Reifen vorne und hinten erneuert, Pirelli Diablo Corsa		6153
Reifen hinten erneuert, Pirelli Diablo Corsa		12 171
Motorschaden , Ersatzmotor eingebaut (Garantie)		12 341



Die MV rollte während der gesamten Testdistanz auf **Pirelli Diablo Corsa**, der erste Satz hielt **6000 Kilometer**

war mit ihrer geringen Trefferquote leider kein zuverlässiges Hilfsmittel bei der Leerlaufsuche. Ansonsten finden sich während vieler tausend Kilometer im Fahrtenbuch kaum noch Kommentare zu außergewöhnlichen Vorkommnissen. Hier und da mal ein Lämpchen, neue Pirellis und zwischen durch bei 6000 Kilometern die zweite Inspektion. Apropos Inspektion: Während die zweite preislich noch im Rahmen blieb, war die erste nach 1000 Kilometern ziemlich teuer, da größere Einstellarbeiten an den Ventilen nötig gewesen waren.

Zudem verköstigte der kräftige Vierzylinder eine Menge Brennstoff: 7,7 Liter waren es im Schnitt. Mag auch damit zusammen hängen, dass die MV gern zügig

bewegt wurde. Etwa vom action-team-Mitarbeiter Michael Joos, der spät abends auf der linken Spur von Mannheim nach Frankfurt unterwegs war. Als endlich freie Bahn war und der euphorisierte Kollege einmal richtig durchladen wollte – Kilometerstand 12 341 –, verabschiedete sich der Motor bei Tempo 250 ohne vorherige Warnsignale urplötzlich in die ewigen Jagdgründe. Wobei Michael Joos von Glück sagen kann, dass es an dieser Stelle nur geradeaus ging. Denn nach dem Ausrollen stellte sich auf dem Seitenstreifen der Autobahn heraus, dass sich das Motoröl aufs Hinterrad ergossen hatte.

Eine Schadensdiagnose war selbst bei eingebautem Triebwerk recht einfach, da

ein riesiges Loch vorn am Gehäuse freie Sicht aufs Innere zuließ. Die Schrauben am Pleuel des dritten Zylinders waren gerissen. Als Ursache ist eine Überlastung der Verschraubung denkbar, aber auch das Lösen einer Schraube hätte letztlich ähnliche Konsequenzen. Zurzeit befindet sich der Motor im Werk und wird analysiert, MOTORRAD wird über die Ergebnisse berichten.

Damit fand der Dauertest der MV ein jähes Ende, da sich das Aggregat aufgrund der umfangreichen Schäden nicht mehr instand setzen lässt. Schade, der Dauertest-Fuhrpark ist damit um eine Attraktion ärmer. Bis zum Ende hat sie für reichlich viel Wirbel gesorgt, die MV. ■



FAHRERMEINUNGEN



Michael Joos,
Mitarbeiter
MOTORRAD
action team

ICH HABE SIE GELIEBT - BIS ZUR LETZTEN MINUTE

HIERMIT BEKENNE ICH MICH

offiziell schuldig. Ich habe die wunderschöne Italienerin in die ewigen Jagdgründe geschickt. Und das als einer der wenigen der Redaktion, der die MV wirklich von Herzen geliebt hat. Keine andere durfte mich in derartigen Tonlagen anschreien und so hart zu meinem Körper sein. Der Herr sei ihrer Seele gnädig.



Andreas Holzer,
Geschäftsführer
der Redakteur
MOTORRAD
action team

TOLLE ERSCHEINUNG, MÄNGEL IM DETAIL

IMMER WIEDER

kann ich mich für die vielen hochwertigen Detaillösungen begeistern. Und wenn der Vierzylinder losbrüllt: was für ein Sound! Aber von wegen „Bella Macchina“. Die ruppige Gasannahme nervt extrem im engen Verkehrsgewühl. Dazu brät einem der Vierrohrauspuff den Hintern. MV-Fahren bedeutet immer ein wenig Stress – da ändert auch das tolle Handling nicht viel.