

EINSTELLUNGS- SACHE

Das Design ist von der 750er bekannt. Nur die kleinen Ziffern an Spiegeln und Heck verraten das neue, stärkere Triebwerk, das in der MV F4 1000 S steckt. Im Top-Test suchten und fanden wir die richtige Einstellung zur und für die MV.

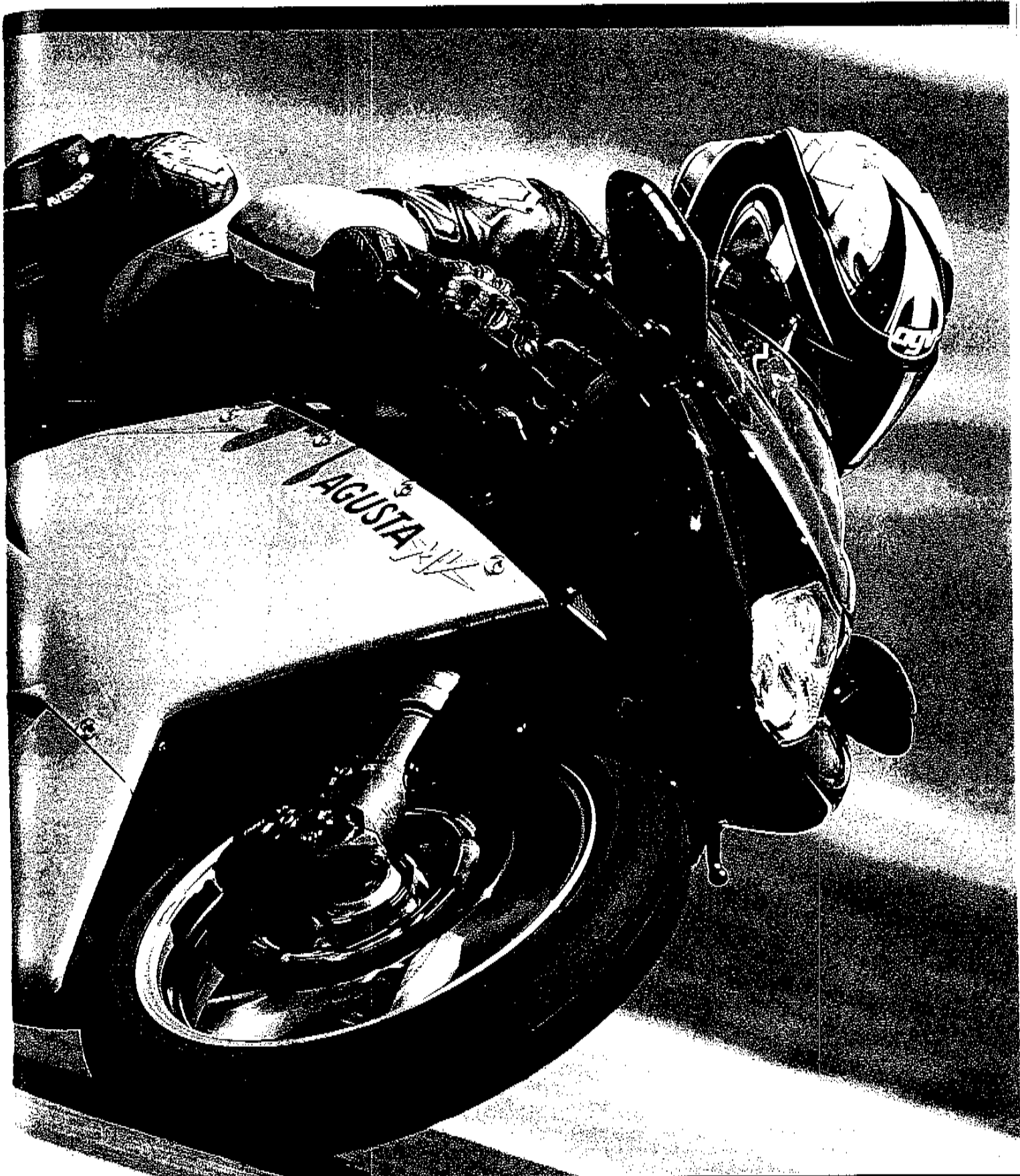
Von Guido Stüsser;
Fotos: fact, Rossen Gargolov

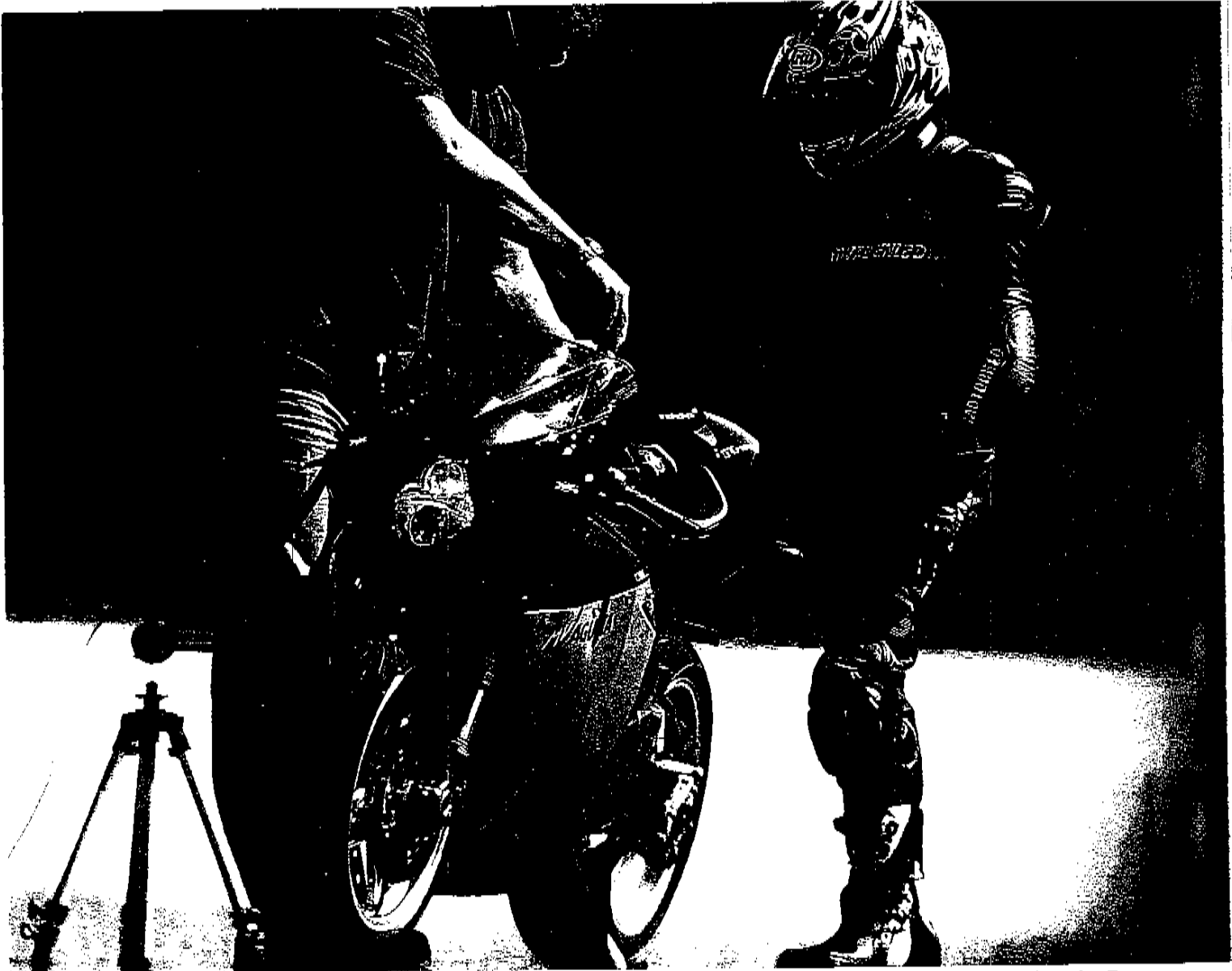
Und, ist sie gut?" Die wohl meistgestellte Frage der interessierten Hobby-Racer beim Spear-Training in L'Anneau du Rhin. Mit neugierigen Blicken und glänzenden Augen mustern sie die 1000er-MV, mit der wir auf der elsässischen Rennstrecke aufkreuzen. Ob sie gut ist, können wir jedoch noch nicht beantworten, denn seit über einer Stunde beschäftigt uns die Suche nach der passenden Fahrwerksabstimmung. Fest steht bis jetzt nur: Draufsetzen und losfahren, wie man es von den meisten japanischen Motorrädern kennt, funktioniert bei der MV nicht. Äußerst sensibel reagiert sie auf Änderungen an den vielfältigen Einstellmöglichkeiten.

Nun muss das nicht zwingend von Nachteil sein. Erst recht nicht, wenn es um so feine und attraktiv verpackte Technik geht, an die gerne mal Hand angelegt wird. Beispielsweise um die „persönliche“ Sitzposition auszutüfteln – dank einstellbarer Hand- und Fußhebel sowie mittels Exzenter justierbarer Rastenanlage kein Problem. Kompliziert und zeitraubend hingegen wird's, wie wir inzwischen wissen, bei den hochwertigen Feder Elementen. Gilt ein voll einstellbares Fahrwerk in Sportlerkreisen mittlerweile als Standard, setzt die MV noch einige Features obendrauf. Unter anderem ist die Druckstufeneinstellung des Sachs-Federbeins in einen High- und Low-Speed-Bereich unterteilt. Zudem lässt sich der Schwingendrehpunkt durch austauschbare Einsätze in der Höhe verändern, während das Heck über eine Schubstange hochgeschraubt werden kann. Hier sind Durchblick und Hingabe gefragt.

Trial and error. Denn so lange das Setup nicht zum Geläuf passt, benimmt sich die Italienerin wie ein bockiges Pferd. So







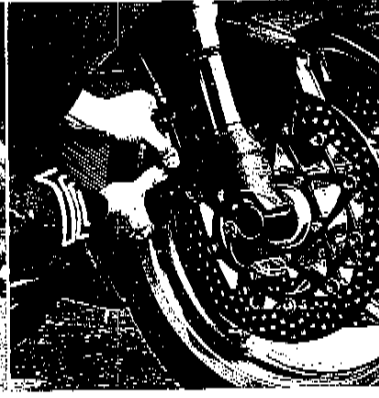
Ganz wichtig: Ein paar Klicks an Gabel und Federbein entscheiden bei der MV über Sieg oder Niederlage im Parcours



Das Bremsdiagramm zeigt es schwarz auf weiß: Die tadellose Wirkung lässt sich aufgrund des schnell aufsteigenden Hecks nicht in sehr gute Verzögerungswerte umsetzen



So wäre es perfekt: Das Hinterrad verliert leicht den Bodenkontakt, bleibt aber brav in der Spur



Radwechsel: Nicht nur schön, sondern auch praktisch ist die Klemmvorrichtung für die Vorderradachse

vergehen in L'Anneau du Rhin unverhältnismäßig viele Runden, da die Fahrwerkeinstellung aus dem Top-Test-Parcours hier nicht harmonisiert. Für den Pylonen-Tanz setzten wir auf Handlichkeit mit höhergelegtem Heck. Das Federbein funktionierte mit wenig Druckstufendämpfung gut, die Gabel musste jedoch sehr straff abgestimmt werden, um unliebsame Nickbewegungen bei den schnellen Schräglagenwechseln auszugleichen. Trotzdem blieb die 1000er weit hinter den Top-Slalomzeiten der handlicheren 750er-MV zurück.

Das Gewicht liefert keine Erklärung. Im Gegenteil, denn der große 1000er-Vierzylinder wiegt dank leichterer Kurbelwelle und höhlgebohrten Getriebewellen sogar 2,7 Kilogramm weniger als der 250 Kubikzentimeter kleinere Motor. Bleibt anzunehmen, dass die größeren rotierenden Massen, der 70er-Vorderreifen (die 750er trägt vorne einen 65er-Querschnitt) und der um ein halbes Grad flachere Lenkkopf für das behäbigere Handling verantwortlich zeichnen. Im schnellen MOTORRAD-Slalom ergatterte die MV Agusta lediglich einen Platz im Mittelfeld der 1000er-Klasse. Im langsamen Slalom konnte sie allerdings ihre hohe Lenkpräzision und Kurvenstabilität in Form sehr hoher Kurvengeschwindigkeiten ausspielen.

Stabil blieb die F4 1000 S auch bei der berühmten Top-Test-Bremsmessung. Zwar verlangt die sehr gut zu dosierende Sechskolben-Nissin-Anlage mit 310er-Scheiben nach einer starken Hand, besticht aber mit ausgezeichneter Verzögerung. Es ginge allerdings noch besser, zwänge das aufsteigende Hinterrad nicht immer wieder, die Bremse zu lösen, um einen Überschlag zu vermeiden.

Doch zurück auf die Rennstrecke, wo die Sache mit dem hochgestellten Heck aus dem Pylonen-Parcours nicht funktioniert, weil es an Grip am Hinterrad fehlt und man beim Bremsen alle Hände voll zu tun hat, das auskeilende Heck auf Kurs zu halten. Handlichkeit hin oder her: Der Spaß an der MV kommt in L'Anneau erst, nachdem das Heck tiefer gelegt, sprich die Schubstange bis auf eine Umdrehung verkürzt und die Druckstufe des Federbeins sowohl für den High- als auch für den Low-Speed-Bereich bis auf zehn Klicks geschlossen ist. Eine ziemlich fummelige Angelegenheit, da der Einstellmechanismus schwer zugänglich ist. Wer die Zugstufe des Federbeins verändern will, sollte Handschuhe tragen, zumindest wenn der Auspuff noch glühend heiß ist, sonst sind Brandblasen programmiert.

Hat man endlich alle Rädchen in die richtige Richtung gedreht, wird die MV zum echten Renntier, und die anfangs düsteren Mienen der Tester weichen einem genüsslichen Lächeln. „Ja, sie ist gut – wenn die Einstellung stimmt!“

Und jetzt: endlich Vollgas! Geräuschmäßig keine große Sache. Durch die vier Endrohre entflucht ein eher laues Lüftchen, das nur ansatzweise erahnen lässt, wie viel Power in den vier Zylindern steckt. Auch das Ansauggeräusch hält sich vornehm zurück, so dass die MV subjektiv einen – vornehm gesagt – „unspektakulären Eindruck“ hinterlässt. Erst ein Vergleich auf der Rennstrecke macht deutlich, wie mächtig die Italienerin marschiert. Will man ihr beispielsweise auf einer Yamaha YZF-R1 folgen, bedeutet das, ständig einen Gang tiefer zu fahren, um die R1 oberhalb von 9000 Umdrehungen zu halten.

WAR SONST NOCH WAS?

> Plus

Dank Exzenter kinderleichte Einstellung der Kettenspannung

Edles Bordwerkzeug

Gute Lichtausbeute des Scheinwerfers
Super Verarbeitung

> Minus

Wenig Rücksicht in den Spiegeln

Beim Wenden besteht Quetschgefahr für den kurveninneren Daumen

Großer Wendekreis

Einstellschrauben für die Druck- und Zugstufe des Federbeins schwer zu erreichen

> Fahrwerkeinstellungen

Gabel

Druckstufendämpfung: Rennstrecke 3

Klicks offen, Landstraße 7 Klicks offen

Zugstufendämpfung: Rennstrecke 8

Klicks offen, Landstraße 9 Klicks offen

Federbasis: 5 Umdrehungen sichtbar

Lenkungsämpfer: ganz offen

Federbein

Druckstufendämpfung: Rennstrecke

10 Klicks offen, Landstraße 20 Klicks

offen, sowohl im High- wie auch im

Low-Speed-Bereich

Zugstufendämpfung: Rennstrecke

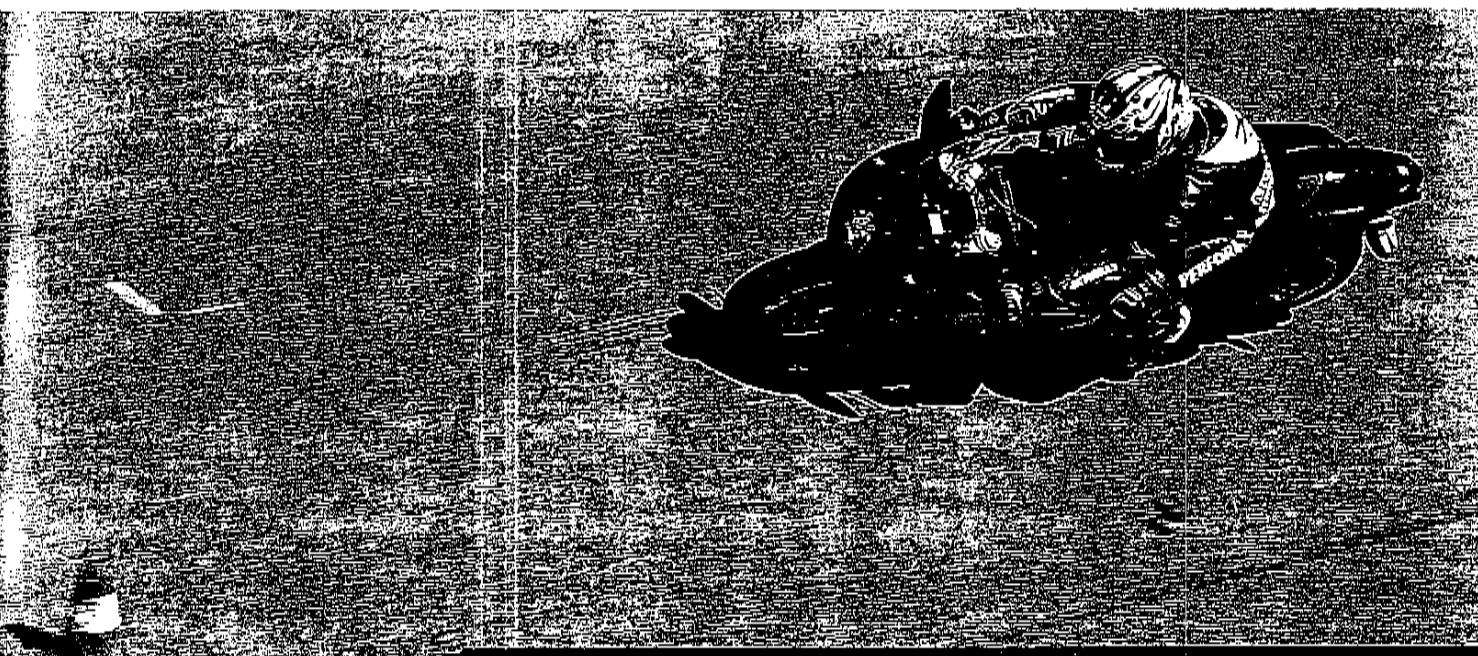
1 Umdrehung offen, Landstraße

2 Umdrehungen offen

Federbasis: 10 Umdrehungen offen

Höhenverstellung: 1 Umdrehung

rausgedreht



Fahrleistungen

Höchstgeschwindigkeit*	301 km/h
Beschleunigung	
0-100 km/h	3,3 sek
0-140 km/h	4,9 sek
0-200 km/h	8,0 sek
Durchzug	
60-100 km/h	3,4 sek
100-140 km/h	3,3 sek
140-180 km/h	3,1 sek

Tachometerabweichung

Effektiv (Anzeige 50/100)	48/96 km/h
---------------------------	------------

Drehzahlmesserabweichung

Anzeige	12 200/min
Effektiv	12 000/min

Verbrauch im Test

bei 100 km/h	5,7 l/100 km
bei 130 km/h	6,0 l/100 km
Landstraße	5,9 l/100 km
Theor. Reichweite	356 km
Kraftstoffart	Super

Maße und Gewichte

L/B/H	2040/750/1100 mm
Sitzhöhe	820 mm
Wendekreis	7350 mm
Gewicht vollgetankt	217 kg
Zuladung	123 kg
Radlastverteilung v/h	52/48 %

Fahrdynamik

Bremsmessung	
Bremsweg aus 100 km/h	41,0 Meter
Mittlere Verzögerung	9,43 m/s ²

Bemerkungen: sehr gute Dosierbarkeit der Sechskolbenanlage. Die Bremsanlage erlaubt einen schnellen Verzögerungsaufbau, die Bremse muss jedoch durch das steigende Heck wieder gelöst werden. Daraus resultierend sind die Verzögerungswerte nur Durchschnitt.

Handling-Parcours I (schneller Slalom)

Beste Rundenzeit	21,0 sek
V _{max} am Messpunkt	101,1 km/h

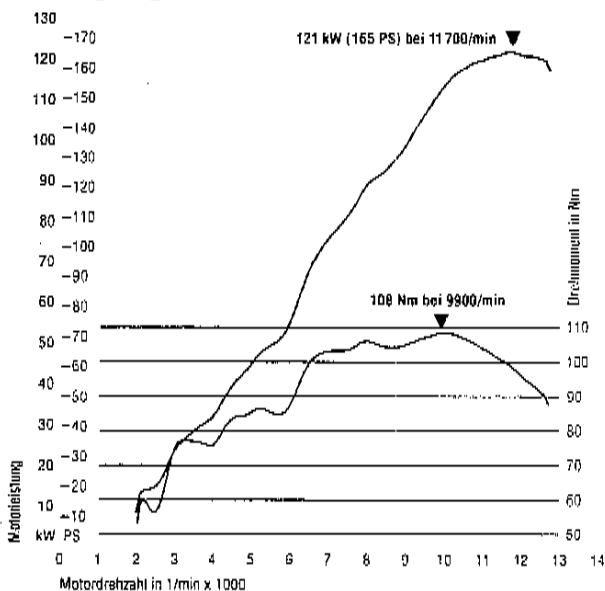
Bemerkungen: Nach den ersten drei Pylonen wirkt sich die Unhandlichkeit auf die Linie aus. Es sind hohe Lenkkräfte erforderlich. Am Umkehrpunkt stört die harte und verzögerte Gasannahme sowie das instabile Heck.

Handling-Parcours II (langsamer Slalom)

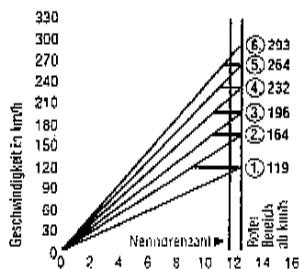
Beste Rundenzeit	27,4 sek
V _{max} am Messpunkt	55,6 km/h

Bemerkungen: Das steife und präzise Fahrwerk kann hier seine Qualitäten auspielen. Leicht untersteuert zirkelt die MV durch den langsamen Slalom. Das straffe Fahrwerk meistert die weiten Bögen mit guter Rückmeldung.

Leistungsdiagramm²

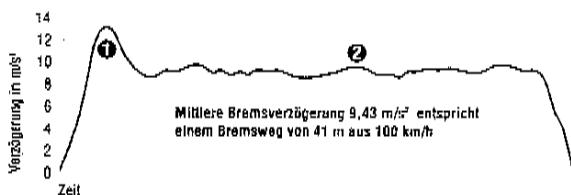


Gangdiagramm

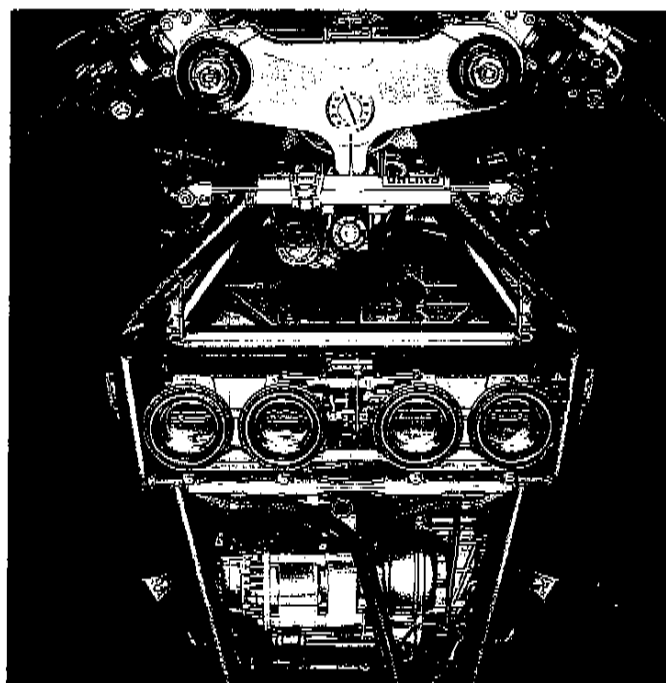


Vorbildlich sieht die fast linear ansteigende Leistungskurve aus. Den kleinen Einbruch bei 5500 Umdrehungen spürt man im Fahrbetrieb nicht. Selbst die großen Delien in der Drehmomentkurve bei 4000 und 6000/min vermag der unscheinbare, aber kräftige Vierzylinder auf der Straße zu überspielen. Wegen des recht kurzen ersten Gangs – bei anderen 1000ern reicht er bis 150 km/h – fallen die Sprünge zum zweiten und vom dritten in den vierten Gang größer aus.

Bremsendiagramm



Mit einer mittleren Bremsverzögerung von 9,43 m/s² (2) landet die MV nur im Mittelfeld. Durch das steigende Heck muss die gut dosierbare Bremse wieder geöffnet werden (1) und vereilt damit bessere Verzögerungswerte.



DATEN

Motor

Wassergekühlter Vierzylinder-Viertakt-Reihenmotor, zwei oben liegende, kettengetriebene Nockenwellen, vier Ventile pro Zylinder, radial angeordnet, Tassenstößel, Nasssumpschmierung, Einspritzung, Ø 46 mm, geregelter Katalysator, Lichtmaschine 650 W, Batterie 12 V/9 Ah, hydraulisch betätigte Mehrscheiben-Ölbaupfropfung, Sechsganggetriebe, O-Ring-Kette, Sekundärübersetzung 15:39.

Bohrung x Hub	76,0 x 55,0 mm
Hubraum	998 cm ³
Verdichtungsverhältnis	13,0:1

Nennleistung

122 kW (166 PS) bei 11750/min

Max. Drehmoment

109 Nm bei 10200/min

Schadstoffwerte (Homologation) in g/km

CO 2,096 / HC 0,625 / NO_x 0,186

Fahrwerk

Gitterrohrrahmen aus Stahl, Upside-down-Gabel, Gleitrohrdurchmesser 49 mm, verstellbare Federbasis, Zug- und Druckstufendämpfung, Einarmschwinge aus Aluminium, Zentralfederbein mit Hebelsystem,

verstellbare Federbasis, Zug- und Druckstufendämpfung, Doppelscheibenbremse vorn, Ø 310 mm, Sechskolben-Festsattel, Scheibenbremse hinten, Ø 210 mm, Vierkolben-Festsattel.

Alugussräder	3,50 x 17; 6,00 x 17
Reifen	120/70 ZR 17; 190/50 ZR 17
Bereifung im Test	Michelin Pilot Power

Maße und Gewichte

Radstand 1408 mm, Lenkkopfwinkel 66 Grad, Nachlauf 98 mm, Federweg v/h 118/120 mm, zulässiges Gesamtgewicht 340 kg, Tankinhalt 21 Liter.

Service-Daten

Service-Intervalle	alle 6000 km
Öl- und Filterwechsel	alle 6000 km
Motoröl	SAE 10 W 60
Telegabelöl	SAE 7,5
Zündkerzen	Champion G 54 V
	NGK C 9EKB, NGK R0045-J10
Leerlaufdrehzahl	1150±100/min
Reifenluftdruck	solo
vorn/hinten	2,3/2,3 bar

Garantie

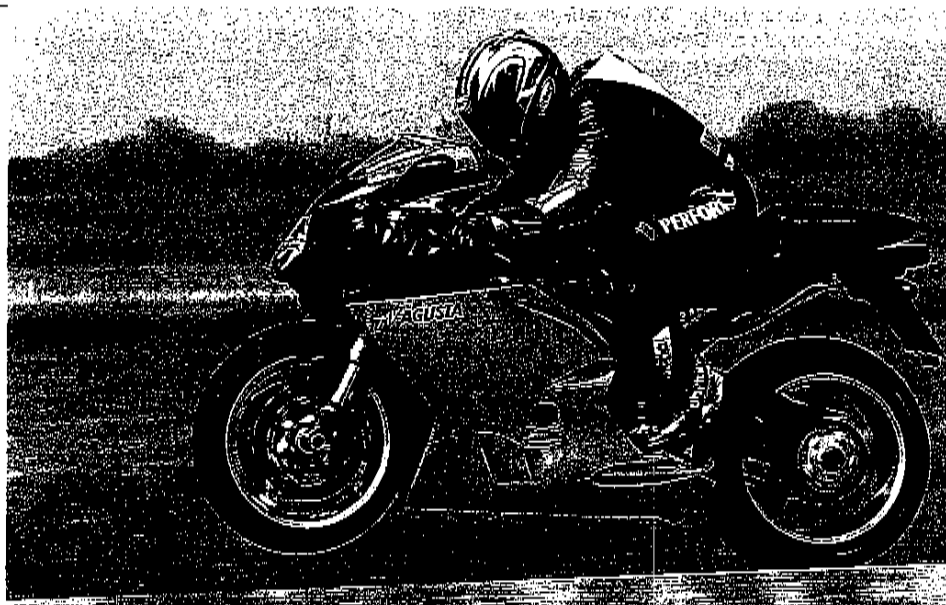
Farben	zwei Jahre
Preis	Rot/Silber
Nebenkosten	19800 Euro
	200 Euro

*Herstellangaben: ¹MOTORRAD-Testparcours. Werte von Handlingkurs und Bremsentest aus den drei besten Fahrversuchen gemittelt;

²Leistung an der Kuppelung. Messungen auf Dynojet-Rollenprüfstand 150, korrigiert nach ECe, maximal mögliche Abweichung ±5%

TEIL 32:

Moderne Motorräder verfügen über fünf oder sechs Gänge, um den Motor im optimalen Drehzahlbereich halten zu können. Wie viele Gänge ein Motorrad braucht und wie die abgestuft sein sollten, lässt sich nicht allgemein beantworten. Entscheidend ist die gelungene Abstimmung. Die ist bei einem drehmomentsstarken Cruiser unkritischer als bei einem hubraum-schwächeren Sportler mit schmalem Drehzahlband und hoher Endgeschwindigkeit. Bei dem Gerät oft schon das Anfahren wegen eines langen ersten Gangs zum Balanceakt zwischen Abwürgen und rutschender Kupplung. Im Fahrbetrieb sind die Anschläge wichtig, die Motordrehzahl sollte bei jedem Schallvorgang nicht zu weit absacken. Der erste Gang ist bei der 1000er-MV recht kurz übersetzt, den großen Drehzahlsprung zum zweiten Gang überspielt sie mit ihrem kraftvollen Drehmoment. Daher gibt es in diesem Kriterium acht von zehn möglichen Punkten.



Selbst dann jedoch gelingt es einem nicht ganz, im Abgasstrahl der schönen Italienerin zu bleiben.

Letzte Zweifel an der fulminanten Power der subjektiv so dezenten MV beseitigt der Prüfstand. Mit 165 PS an der Kupplung erfüllt sie alle Erwartungen, und auch die füllige Drehmomentkurve mit einer Spitze von 108 Newtonmeter bei 9900 Umdrehungen kann sich sehen lassen. Besonders beeindruckend absolviert die 1000er die Durchzugsmessung zwischen 60 und 100 km/h: 3,4 Sekunden. Damit ist die vollgetankte 217 Kilogramm schwere Schönheit sogar zwei Zehntel schneller als die bärenstarke Kawasaki ZX-10R.

Leider lässt sich die MV-Power auf der Strecke nicht so harmonisch und einfach

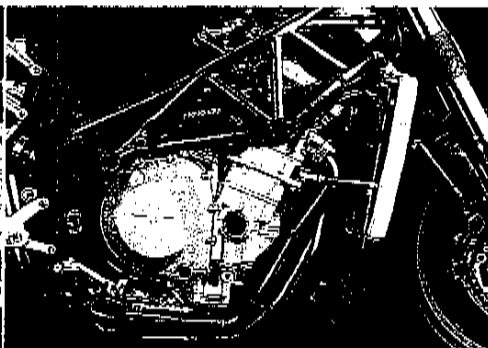
umsetzen, wie die fast linear ansteigende Leistungskurve vermuten lässt. Verantwortlich dafür ist einerseits die Übersetzung des Gasgriffs, denn schon bei der kleinsten Bewegung am rechten Lenkerende gehen die Drosselklappen so weit auf, dass es im Scheitelpunkt einer Kurve schwierig ist, den immensen zur Verfügung stehenden Druck zu dosieren. Andererseits sorgt die leichte Verzögerung, mit der die Einspritzanlage auf die Befehle der Drosselklappen reagiert, für einen zusätzlichen Adrenalinschub. Auch wenn sie noch so schnell ist: In Sachen Fahrbarkeit kann die MV einer Yamaha R1 nicht das Wasser reichen. Obwohl sich der mächtige Schub, wenn er denn einmal am Hinterrad anliegt, fein dosieren lässt.

Trotz des tiefliegenden Hecks, das für ein Maximum an Grip sorgen soll, malt die MV am Kurvenausgang schwarze Striche auf den Asphalt. Übrigens: Das durch die Absenkung erwartete, etwas behäbigere Handling der Maschine lässt sich aufgrund der hohen Stabilität und Lenkpräzision sowie des feinen Ansprechverhaltens der Federelemente verschmerzen.

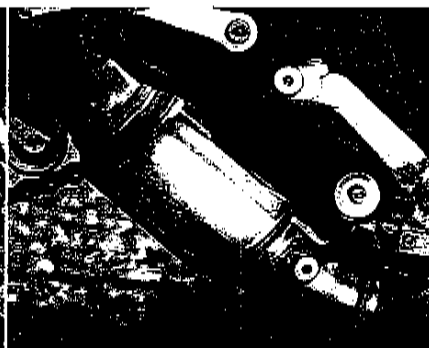
Absolut schmerzfrei sollte sein, wer mit der Rennstreckenabstimmung auf die Landstraße geht. Während das bei der R1 oder einer Honda Fireblade problemlos funktioniert, gibt die MV unbarmherzig auch kleinste Fahrbahnebenheiten an den Allerwertesten weiter. Bei größeren Unebenheiten im Asphalt scheint die F4 zu kapitulieren, jegliche Federung und Dämp-



Mittels Schubstrebe lässt sich das Heck in der Höhe für mehr Grip am Hinterrad oder ein besseres Handling variieren



Der 1000er-Motor schiebt die MV gewaltig voran. Zwei große Wasserkühler sorgen dabei für einen geregelten Wärmehaushalt



Der geregelte Katalysator versteckt sich hinter der Verkleidung. Die Abgaswerte sind allerdings nur mittelmäßig

fung einzustellen. Mit erheblich weicherer Druckstufe an Gabel und Federbein wird's erträglich, aber noch lange nicht komfortabel, denn dafür ist die Grundabstimmung der Federelemente einfach zu straff.

Hart, aber herzlich, lautet die Devise der MV auf der Landstraße durchweg. Längere Touren werden aufgrund der sehr sportlichen Sitzposition, mit viel Druck auf den Handgelenken und spitzem Kniewinkel, zur Tortour. Versöhnlich stimmen das vorbildlich zu schaltende Getriebe und die gesitteten Trinkmanieren. Bei beschaulicher Landstraßenfahrt begnügt sich der Vierzylinder im Schnitt mit 5,9 Litern Super bleifrei. Echter Spaß kommt allerdings erst bei unwirtschaftlicherer, engagierter Fahrweise auf, bevorzugt auf glattem, weitläufigem Terrain, wo das harte Fahrwerk und die supersportliche Sitzposition ihre Vorteile ausspielen und für akkurate Kurven darbietungen sorgen. Je enger die Radien jedoch werden, desto schwerer fällt es dem Fahrer, die 1000er von der einen in die andere Schräglage zu bringen.

Absolut fehl am Platz, obwohl das Flaniergerät par excellence, ist die MV in der Stadt. Ein riesiger Wendekreis, bei dem man sich mit voll eingeschlagenem Lenker auch noch empfindlich den Daumen quetscht, und die eingebaute Heizung in Form der unter der Sitzbank verlaufenden Auspuffanlage machen sie im City-Leben echt unsympathisch. Noch schlimmer wird es an sonnigen Sommertagen, wenn es dem Vierzylinder ebenfalls zu warm wird und der Lüfter die heiße Luft genau gegen die Oberschenkel und den Unterkörper bläst. Die MV ist und bleibt halt eine heißblütige, temperamentvolle Italienerin. ■

MOTORRAD FAZIT



Die MV F4 1000 S ist ein faszinierendes Motorrad, das im Gegensatz zur 750er auch standesgemäß motorisiert ist. Beim bärgigen Vierzylinder fehlt es lediglich an etwas Feinabstimmung. Für 20 000 Euro bekommt man High-tech, feinste Verarbeitung und ein zwar sehr straff ausgelegtes, aber gutes Fahrwerk – vorausgesetzt, man hat den richtigen Dreh beim Einstellen raus.

MOTORRAD PUNKTEWERTUNG

		Maximale Punktzahl	MV Augusta
ANTRIEB	Topspeed	30	30
	Beschleunigung	30	25
	Durchzug	30	30
	Ansprech-/Lastwechselverhalten	20	12
	Leistungsentfaltung	30	28
	Starten	10	9
	Kupplung	10	8
	Schaltung	20	17
	Getriebeabstufung	10	8
	Gesamtübersetzung	10	9
Summe	200	176	
FAHRWERK	Handlichkeit	30	22
	Stabilität in Kurven	40	37
	Lenkpräzision	30	25
	Geradauslaufstabilität	30	29
	Fahrwerksabstimmung solo	40	33
	Fahrverhalten mit Sozius	30	0*
	Summe	200	146
SICHERHEIT	Bremsdosierung	30	23
	Verzögerung/Betätigungskraft	30	26
	Bremsen mit Sozius/Fading	10	0*
	ABS/Verbundbremse	30	0
	Schräglagenfreiheit	20	20
	Bodenfreiheit	10	5
	Lenkerschlagen/Shimmy	20	18
	Bremsstabilität	10	8
	Aufstellmoment beim Bremsen	10	6
	Fern-/Abblendlicht	20	14
Sicht nach vorn/hinten	10	2	
Summe	200	127	
ALLTAG	Ausstattung	30	14
	Wartungsfreundlichkeit	10	4
	Theoretische Reichweite	20	16
	Zuladung	20	12
	Handhabung	20	14
	Summe	100	60
KOMFORT	Sitzkomfort Fahrer	40	18
	Sitzkomfort Sozius	20	0*
	Windschutz	20	7
	Laufruhe Motor/Antrieb	20	13
	Summe	100	38
EIGENSCHAFTSWERTUNG	800	547	
KOSTEN/UMWELT	Garantie	30	15
	Verarbeitung	20	18
	Verbrauch (Landstraße)	30	15
	Inspektionskosten	30	6
	Unterhaltskosten	20	5
	Abgaswerte	30	17
	Preis-Leistungs-Verhältnis	40	9
Summe	200	85	
GESAMTWERTUNG	1000	632	

*einsitzige Version, daher keine Bewertung möglich

AN LEISTUNG mangelt es der 1000er-MV mit Sicherheit nicht. Eher schon an guten Manieren, wie einem weichen Ansprechverhalten, das es dem Fahrer einfacher machen würde, die Leistung auf den Asphalt zu bringen. Bestnoten verdient sich dafür das Getriebe. Leicht, präzise und mit kurzen Schaltwegen lassen sich die Gänge wechseln, dabei stört nur die hohe Betätigungskraft der Kupplung.

MIT DER PASSENDEN ABSTIMMUNG macht die MV riesigen Spaß. Stabilität und Lenkpräzision liegen auf höchstem Niveau. Die Gefahr, an der Vielzahl von Einstellschraubchen durchzudrehen, ist jedoch sehr hoch. Dann hört der Spaß auf.

KEINERLEI WÜNSCHE offen lässt die Bremse in Dosierbarkeit und Verzögerung; braucht jedoch eine starke Hand. Geradezu unbegrenzt scheint die Schräglagenfreiheit. Selbst mit Rennreifen kommt man nicht ans Limit. Die MV verfügt über einen einstellbaren Lenkungsdämpfer, benötigt wird dieser aber nicht. Sowohl auf der Landstraße wie auch auf der Rennstrecke reicht er in der schwächsten Position.

HERVORRAGEND für einen Supersportler ist die theoretische Reichweite von 356 Kilometern. Die Zuladung von 123 Kilogramm genügt für einen Einsitzer, für die große Urlaubstour ist die MV ohnehin nicht gemacht.

KOMFORT IST NICHT DIE STÄRKE der MV. Erst richtig zusammengefasst findet man hinter der Verkleidung ordentlichen Windschutz. Im Bereich von 3000 Umdrehungen läuft das Triebwerk sehr rau.

EIN SONDERANGEBOT ist die MV mit 20 000 Euro nicht. Die hochwertige Verarbeitung und edlen Komponenten rechtfertigen diesen Preis – zumindest teilweise. Leider sind auch die Inspektionskosten und Ersatzteilpreise hoch: Ein kompletter Spiegel mit Blinker kostet beispielsweise 240 Euro und 32 Cent.