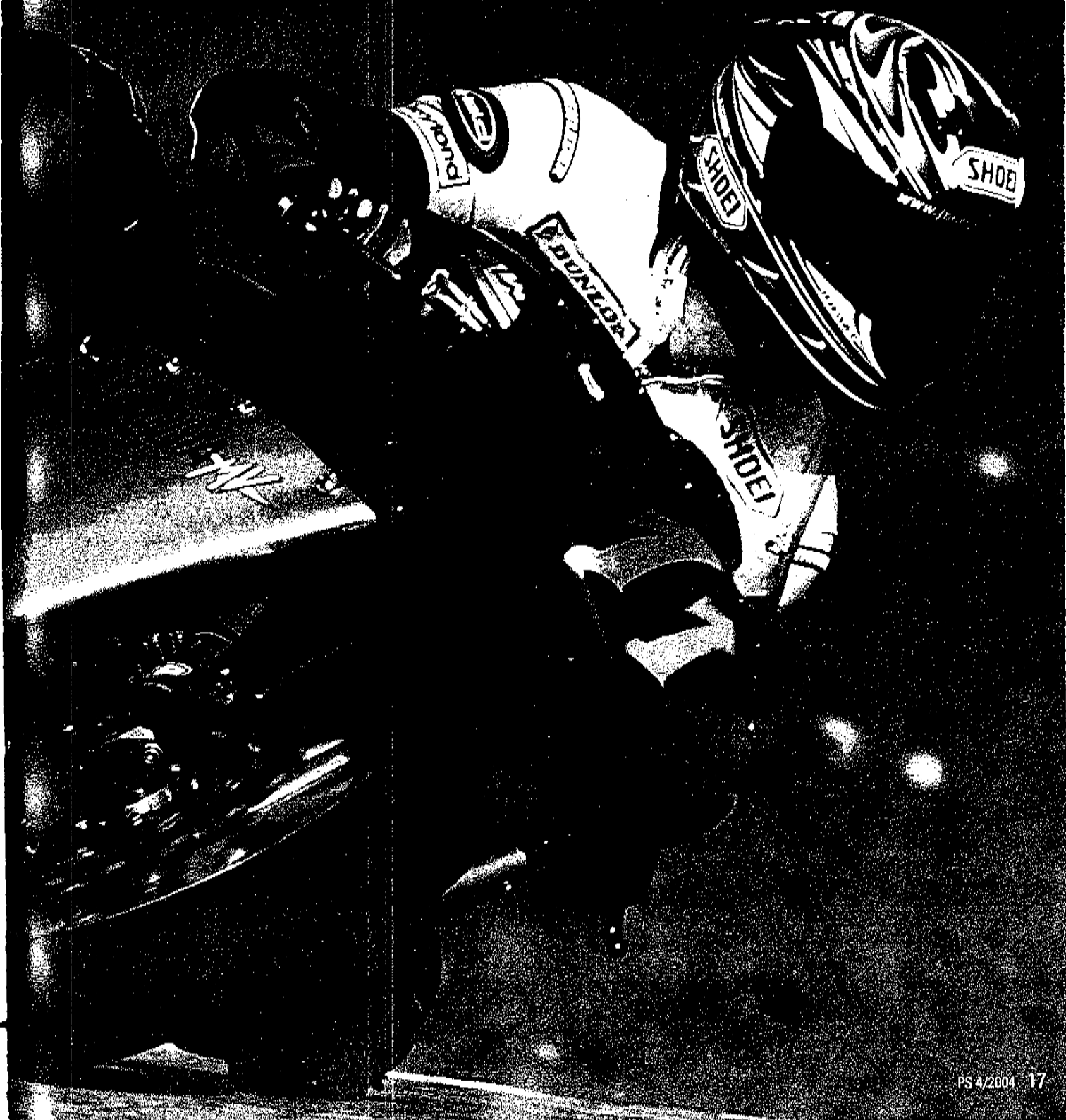


## ROLL-OUT MV AGUSTA F4 1000 S SUPERBIKE

Nur kurz, nachdem Phil Read vor 30 Jahren den letzten WM-Titel für MV Agusta geholt hatte, verstummten die MV-Rennmotoren. Jetzt kehren die Roten in der IDM zurück. Im Sattel: PS-Fahrer Jörg Teuchert.



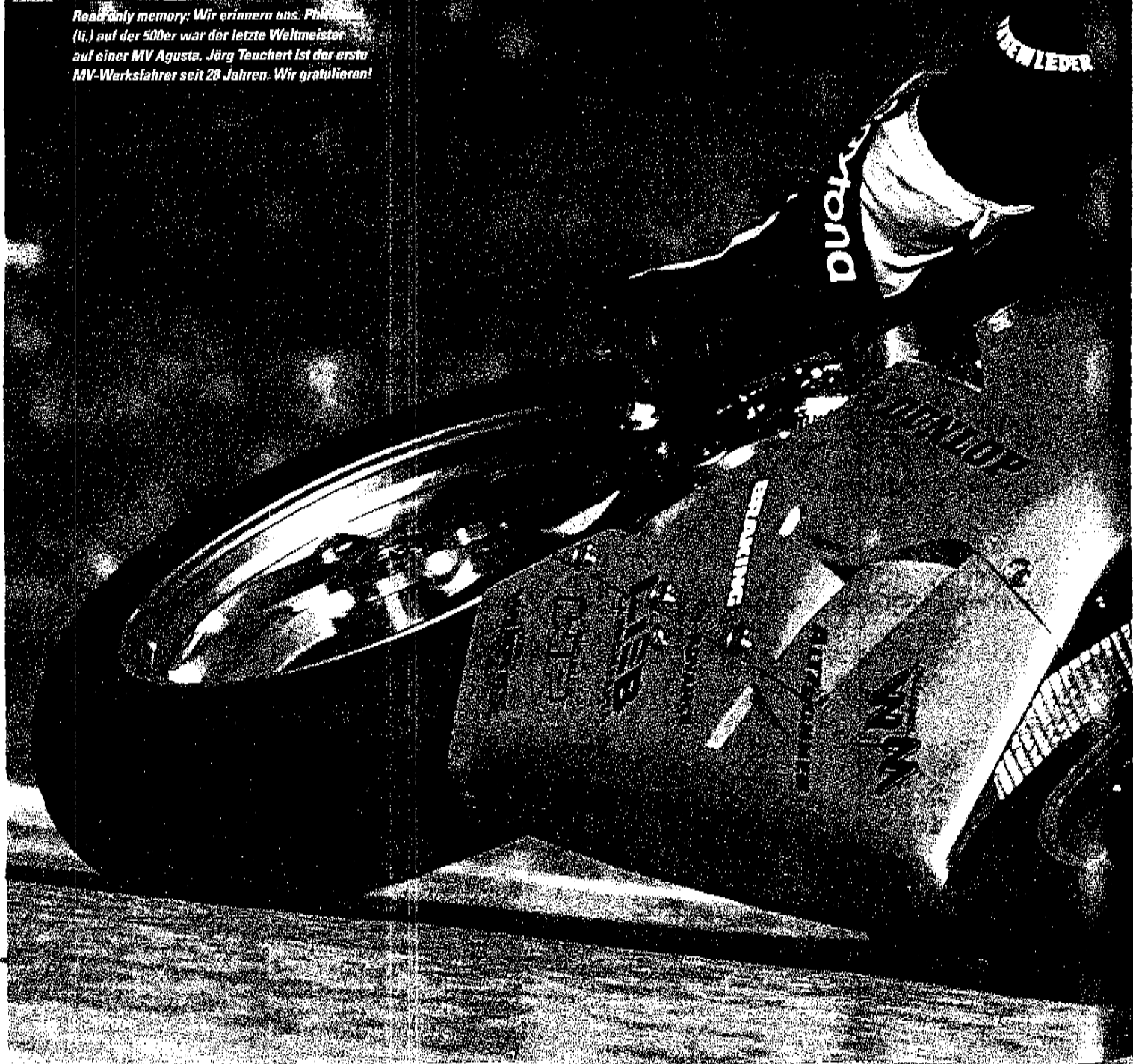


F41000 S

# Phil im Sinn



*Read only memory: Wir erinnern uns. Phil Irwin (ii.) auf der 500er war der letzte Weltmeister auf einer MV Agusta. Jörg Teuchert ist der erste MV-Werksfahrer seit 28 Jahren. Wir gratulieren!*





# F41000 S



*Historischer Moment: Der 14. Februar 2004 geht als jener Tag in die Motorrad-Geschichte ein, an dem MV Agusta in den Rennsport zurückkehrt. Jörg Teuchert empfindet den Wechsel von der Supersport-WM in die Superbike-IDM indes nicht als Abstieg. „Mir wird erst so langsam bewusst, was es bedeutet, MV Agusta-Fahrer zu sein“, sagt der Franke. Den Spielraum für technische Änderungen an der F4 1000 S schränkt das enge IDM-Reglement freilich stark ein. Durchaus gestattet ist aber die Überarbeitung der Gabel-Innereien durch White Power sowie die Montage von Braking-Wave-Scheiben.*



Wenn Sie deutlich unter 40 sind, werden Sie sich entweder gar nicht oder zumindest nur schemenhaft erinnern. Damals, 1974, als sich im Grand-Prix-Sport langsam, aber sicher die Zweitakter anschickten, die Oberhand zu gewinnen, gab sich die ruhmreiche italienische Traditionsmarke MV Agusta den Zwiebacksägen so einfach nicht geschlagen. Immerhin blickte man seit 1952 auf 36 WM-Titel, davon alleine 13 durch Giacomo Agostini, zurück. Noch einmal gelang es in dieser Saison Phil Read, das immer kräftiger auflodernde Zweitaktfeuer bei den 500ern zusammen mit seinem Stallgefährten Gianfranco Bonera auszublasen. Doch es sollte das letzte Mal sein. 1976 donnerten die infernalisch klingenden Vierzylinder schließlich zum letzten Mal um Grand-Prix-Kurse, und kurze Zeit später schloss der militärische Hoflieferant Agusta das Kapitel seiner Motorrad-Division schließlich ganz, MV Agusta war Geschichte. Einzig der

*„DIE F4 1000 S hat soviel Power, sie geht, wenn du willst, aus jedem Eck raus quer. Der seidenweiche Motorlauf und das sensible Ansprechverhalten haben mich sofort begeistert. Sie benimmt sich so, wie ich es von einem Rennmotorrad erwarte.“*

ruhmreiche Mythos der Marke aus Cascina Costa blieb der Nachwelt erhalten. Dann die grandiose Rückkehr mit der vom genialen Designer Massimo Tamburini gezeichneten und von Ex-Ducati-Eigner Claudio Castiglioni initiierten 750er namens F4. Ein Paukenschlag in puncto Form und Funktion. Bis heute hat die F4 kein Iota an Faszination eingebüßt, obgleich sie nun schon 7 Jahre auf dem Markt ist. Lediglich der Ruf nach mehr Hubraum und Leistung wurde stetig lauter, ein 1000er-Motor gefordert und mit ihm die Rückkehr in den Rennzirkus – bei den Superbikes. Während sich die Gerüchte um die 1000er immer mehr verdichteten und sie vergangenen Herbst in Mailand schließlich der Weltöffentlichkeit präsentiert wurde, schien der Rennsport für MV aufgrund permanenter Finanzprobleme dennoch kaum greifbar. Umso größer dann die Überraschung, als Mitte November bekannt wurde, dass MV wieder werks-