

weise ist der Mensch ja ein Gewohnheitstier“ resümiert Jörg nach dem Roll-out.

„Wie es sich für Holländer gehört“ (O-Ton Teuchert), reisten die beiden White-Power-Servicetechniker Andre und Jan stilecht mit Lkw und Wohnwagen in Cartagena an, um der MV-Crew am Samstagabend endlich den heiß ersehnten Stoßdämpfer zu überreichen, der erst nach diversen Nachtschichten fertig wurde. Bis zum späten Sonntagnachmittag liegt das Augenmerk von Teuchert und den Mechanikern nun darauf, ein „wohnliches“ Motorrad zu bauen, wie sie es ausdrücken. Platzierung von Lenker und Fußrasten sowie Federungs-/Dämpfungsabstimmung.

„Wir hatten verschiedene Dunlop-Reifen für diesen Test zur Verfügung, um schon mal zu sehen, wie die MV mit den Slicks harmonisiert. Es klappte auf Anhieb gut. Schon am Sonntag

konnte ich ähnliche Rundenzeiten erzielen wie mit dem Supersport-Motorrad vor einem Jahr. Die F4 1000 S funktionierte während des Tests bis auf wenige Kleinigkeiten an der Elektronik perfekt, und wir konnten viele Runden abspulen und konsequent an der Abstimmung arbeiten. Hauptaufgabe an diesem Tag war es, ein perfektes Handling und eine ausgewogene Balance zu finden“, erklärt Jörg.

Tags darauf absolvierte er schließlich das erste Mal eine Renndistanz über 30 Minuten und 16 Runden. „Die Rundenzeiten waren für uns erst mal gar nicht so wichtig, allerdings mit konstant 1:37 min durchaus respektabel. Vor zwei Jahren kam ich mit der WM-600er auf 1:37,5 min. Ich kann also wirklich happy sein, und an den Bildern sieht man, glaube ich, sehr deutlich, dass mir die MV richtig viel Spaß macht“, so der Franke weiter.

Richtig Laune bereitet Teuchert auch die Zusammenarbeit mit den Italienern, und er sagt: „Massimo Tamburini brachte es unlängst auf den Punkt. Eine deutsch-italienische Kooperation sei seiner Meinung nach die optimale Voraussetzung, um dauerhaft erfolgreich zu sein. Die viel zitierte deutsche Genauigkeit, gepaart mit italienischer Emotion und Flexibilität sei eine gute Kombination. Lassen wir seine Worte einfach mal so im Raum stehen, ich jedenfalls bin sehr glücklich und vor allem sehr stolz, für diese Marke ein Rennmotorrad bewegen zu dürfen. Auch wenn es im Moment ‚nur‘ in der IDM ist. Die 275 Grand-Prix-Siege errang MV Agusta größtenteils, als es mich noch nicht gab, und die erste MV der Neuzeit gab es offiziell 1997 auf der Mailänder Messe zu sehen. Damals war für mich lediglich klar, dass ich erst einmal die Supersport-WM fahren werde. Dass ich



Mit Spaß dabei: Jörg Teuchert genoss die ersten Umtriebe mit den 180 MV Agusta-PS sichtlich. Teamchef Detlef Haillinger (li.), im richtigen Leben bei MV Agusta Deutschland Aftersales-Manager, drei Dunlop-Reifen-techniker, die beiden White-Power-Servicemänner und last but not least die MV-Techniker Achim Weber (2.v.r.) und Bernd Meier (r.) sorgen dafür, dass es „Jörgi“ und seiner MV Agusta F4 1000 S an nichts fehlt.



seitig die Bühne der Rennerei betritt und sich dafür ausgerechnet die Superbike-IDM ausgesucht hat. Als Fahrer verpflichtete Claudio Castiglioni schließlich keinen Geringeren als den von Yamaha Deutschland abgewanderten Supersport-Weltmeister von 2000 und PS-Fahrer Jörg Teuchert. Die Sensation war perfekt.

Am Samstag, den 14. Februar 2004 um 11 Uhr ist es schließlich soweit. Jörg Teuchert füllt die Rückkehr MV Agustas mit Leben und beschleunigt die brandneue F4 1000 S im Superbike-Trim mit einem kehligen Trompeten aus den vier Endrohren aus der Boxengasse hinaus auf den Kurs von Cartagena/ Spanien. „Das Motorrad sieht einfach klasse aus, und ich will jetzt nach meinem Crash in Magny Cours und dem Schlüsselbeinbruch endlich mal wieder Moped fahren“, freute er sich mit einem breiten Grinsen noch wenige Minuten zuvor wie ein Kind auf diesen Ritt.

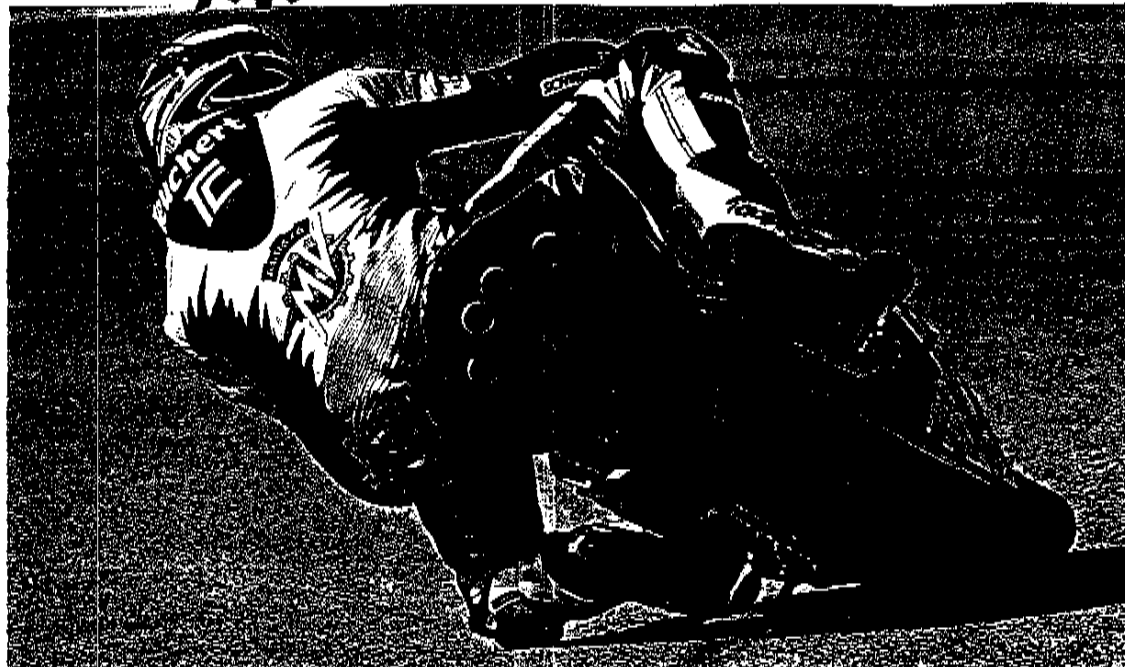
*„NACH DEM CRASH in Magny Cours und dem Schlüsselbeinbruch war ich richtig scharf aufs Mopedfahren. Den Begriff Moped habe ich aber schnell revidiert, denn die MV hat Power in allen Bereichen. Das war ich als Supersport-Pilot so nicht gewohnt.“*

Nach drei Runden muss er seine Aussage „Moped“ freilich erst mal von Grund auf neu überdenken. „Der Motor hat derart viel Schub, hängt seidenweich am Gas und das in allen Drehzahlbereichen, was ich als Supersportfahrer so nicht kenne“, konstatiert der Ex-Champion.

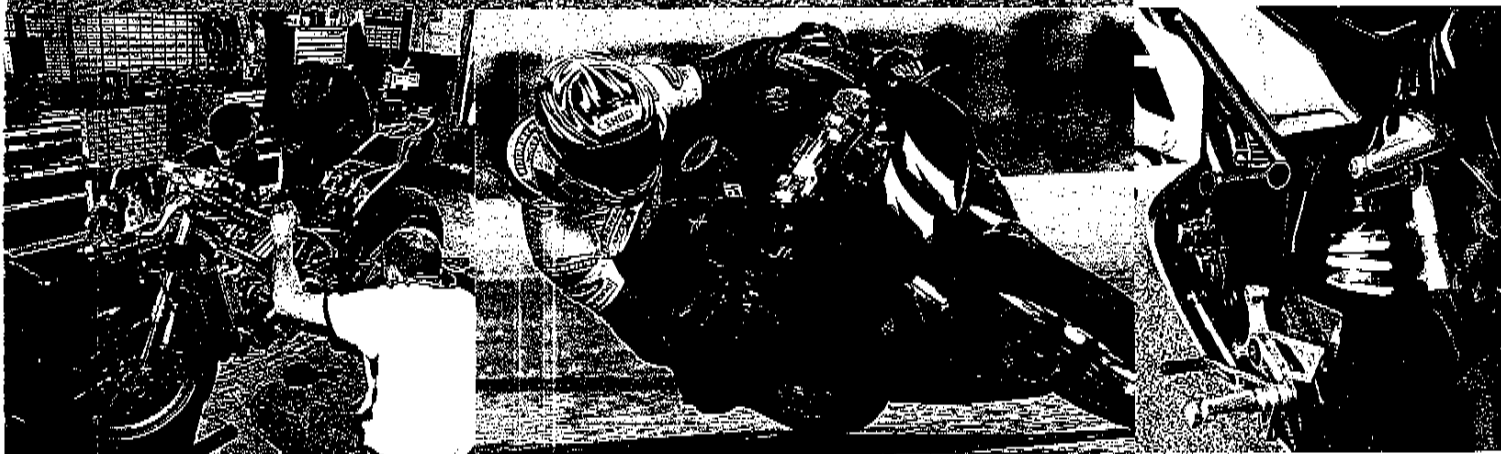
Diesen ersten Tag nutzt Teuchert zum Einstellen der Sitzposition, und er will sein Gefühl fürs Motorrad etwas auffrischen. „Beim Handling besteht zu einer 600er kein großer Unterschied. Die F4 ist superstabil beim Bremsen und lenkt messerscharf ein. Die serienmäßigen Nissin-Sättel mit Braking-Bremsscheiben brauchen sich in Wirkung und Dosierbarkeit ebenfalls nicht zu verstecken. Alles an der F4 1000 S ist so, wie ich es von einem Rennmotorrad erwarte. Das vom IDM-Reglement vorgeschriebene Seriengetriebe lässt sich im Vergleich zu den von mir bis dato gewohnten Renngetrieben zwar etwas schwerer schalten, aber glücklicher-



# F4 1000 S



**Planerfüllung:** Von einem kleinen Elektronikproblem mal abgesehen, bewies das MV Agusta-Superbike im spanischen Cartagena beste Steherqualitäten. So konnte sich die Mannschaft ganz auf die Grundlagenarbeit an der Ergonomie und am Setup konzentrieren. Und der Fahrer fixierte sich aufs kräftige Gasgeben.



## DATEN

**MOTOR**  
 Bauart/Zylinderzahl Viertakt-Reihe/4  
 Leistung ca. 180 PS  
 Werksangabe bei 13 000/min  
 Drehmoment 109 Nm  
 Werksangabe bei 10 200/min  
 Bohrung/Hub 76,0 x 55,0 mm  
 Hubraum 998 cm<sup>3</sup>  
 Verdichtung 13,0:1  
 Ventile pro Zylinder 4  
 Abgasreinigung keine  
**GEMISCHBILDUNG**  
 Bauart Zünd-/Einspritzanlage  
 46 mm

**Ø Drosselklappen**  
**KRAFT-ÜBERTRAGUNG**  
 Kupplung/Betätigung  
**FAHRWERK**  
 Rahmenbauart Gitterrohrrahmen  
 Lenkkopfwinkel 68 Grad  
 Nachlauf 98,5 mm  
 Radstand 1408 mm

**MV AGUSTA F4 1000 S SUPERBIKE**

**Ø Gabelinnenrohr** 49 mm (USD mit White-Power-Modifikation)  
 White-Power 118/120mm

**Federbein**  
 Federweg v./h. 120/70-17  
**RÄDER UND BREMSEN**  
 Räder Marchesini-Magnesiumräder 3,5 x 17"/6,00 x 17"  
 Dunlop Slick 195/55-17  
 Doppelscheibe, Sechskolben-Festsattel  
 Einzelscheibe, Vierkolben-Festsattel 310/210 mm

**Falgengröße v/h**  
 Bereifung 120/70-17  
 Reifengröße vorn 195/55-17  
 Reifengröße hinten 195/55-17  
 Bremse vorn

**Bremse hinten**  
 Ø Scheibe v/h 310/210 mm  
**GEWICHTE/ FÜLLMENGEN**  
 Leergewicht 178 kg (später 172 kg)  
 21 Liter  
 Tankinhalt k. A.

**PREIS**

„SIE LIEF WIE EIN UHRWERK, und wir konnten uns darauf konzentrieren, die F4 1000 S wohllich zu machen. Ihr messerscharfes Handling bei dennoch höchster Fahrstabilität hat mich wirklich beeindruckt.“

einen Weltmeister-Titel erringen könnte, daran habe ich immer fest geglaubt und es schließlich auch erreicht. Aber wenn mir damals jemand prophezeit hätte: „Jörg, in fünf Jahren fährst du Rennen auf einer MV Agusta und wandelst damit auf den Spuren von Read, Agostini, Hailwood und Bonera – ich hätte ihm nicht geglaubt, ihn schlicht und ergreifend für verrückt erklärt.“

Ein Zitat, das die Tragweite der Rückkehr von MV Agusta in den Rennsport verdeutlicht und spüren lässt, dass unser Jörg Phil im Sinn und noch ziemlich viel vorhat.

Das erste IDM-Superbike-Rennen für MV Agusta fährt er am 8./9. Mai auf dem Sachsenring. Dort, wo Read und Agostini zuletzt beim Grand Prix 1972 einen grandiosen MV-Doppelerfolg in der 350er- und 500er-Klasse feierten. Dieses Wochenende sollte man sich nicht nur als erklärter MV Agusta-Fan freihalten. Unbedingt.