



SIGNOR CLAUDIOS

GESPÜR FÜR SCHÖN

Claudio Castiglione ist Chef von MV Agusta. MV Agusta heißen die schönsten Motorräder. Es ist uns eine Ehre, seine eigene Brutale fahren zu dürfen.

Von Michael Pfeiffer; Fotos: Markus Jahn

Fahrbericht MV Agusta Brutale Serie D'Oro



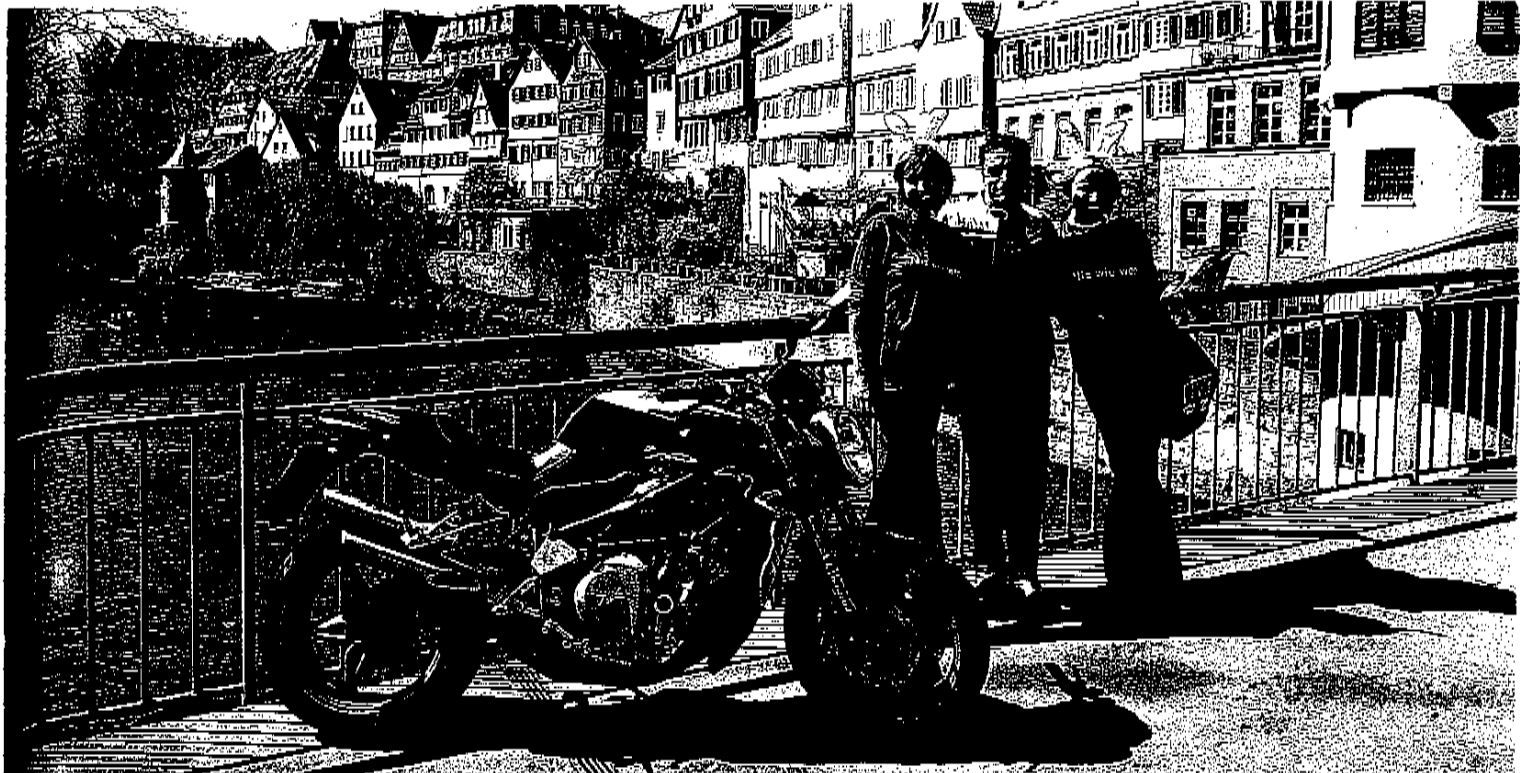
Um dieses Sechseck aus Sternen zu bilden, musste MV 37-mal Weltmeister werden. Um das Hinterrad zu führen, ballt die Schwinge eine mächtige Faust. Um seinem Spieltrieb zu frönen, entwarf der Künstler dieses Logo. Um die beste Fußrastenposition zu finden, kann man dieselbe verstellen

Fahrbericht MV Brutale

Man möge dem Chefredakteur dieser Zeitschrift nachsehen, dass er sich auf den folgenden Seiten weder neutral noch seiner Aufgabe entsprechend abgeklärt verhält. Man möge verstehen, dass es Motorräder gibt, die auch ihm jede Sicherung durchbrennen lassen, die ihn ins Schwärmen bringen, die jeglichen Vernunftgedanken dort deponieren, wo er hingehört: ins Büro, in die dicke Ablage ganz hinten auf dem Schreibtisch.

Signor Claudios MV Brutale ist so ein Motorrad, lockt draußen, verführerisch in der warmen Sonne glänzend. Was für ein hübsches Ding! Gebaut nach seinen Wünschen, seinem Gespür für „Schön“. Bunt wie der Frühling mit ihren goldenen Magnesiumteilen, dem knallroten Rahmen und der in den alten MV-Farben Blau, Weiß und Rot gehaltenen Tank-Sitzbank-Combo. Schlank und sehnig wie ein Rennpferd, kompakt und bullig wie ein Kampfhund – je nach Blickwinkel verändert die MV ihre Statur, wechselt ihren Auftritt, schmeichelt, verführt, be-





Sie sagt: „Nix wie weg!“

zirzt, umgarnt den Betrachter mit tausend tollen Details.

Da treffen kunstvoll geschweißte Rohre auf überfräste Magnesium-Schwingelagerplatten, hält eine muskulöse Schwinge mit kräftiger Faust das Hinterrad, schimmert edles Kohlefaserlaminat unter zigfachen Lackschichten und beweist ein schickes Emblem, dass sich die auf die Primzahl 37 angewachsenen MV-WM-Titel in einem regelmäßigen Sechseck aus Sternen darstellen lassen.

Vieles an der Brutale stammt aus dem Sportler F4: Motor, Fahrwerk, Instrumente, Hebeleien. Entscheidendes ist neu: Tank, Sitzbank, Auspuff, Scheinwerfer und der Lenker. So wird aus dem Supersportler ein Naked Bike, eine Maschine, die statt zum Rennstrecken-zacken zum Landstraßencarven einlädt. Sie verlangt „Nix wie weg!“, aber bitte ohne Knieschleifer, Replikakombi und Karbonhandschuhe. Immer schön locker bleiben, so locker, wie es sich sitzt auf der MV.

Alles passt wie angegossen, als hätten sich Heerscharen von Ergonomen über die Positionen von Lenker, Sitzbank

und Fußrasten die Köpfe heiß gebrütet. Tatsächlich wären wohl viel Erfahrung und etwas Glück bei der Gestaltung mit ihm Spiel. Sei's drum. Ein bequem logierender Fahrer nimmt die Dinge eh gelassener als sein gebücktes Pendant auf einer F4. Zumal er auf der Brutale außer der Verkleidung nichts vermisst, was den Supersportler auszeichnet.

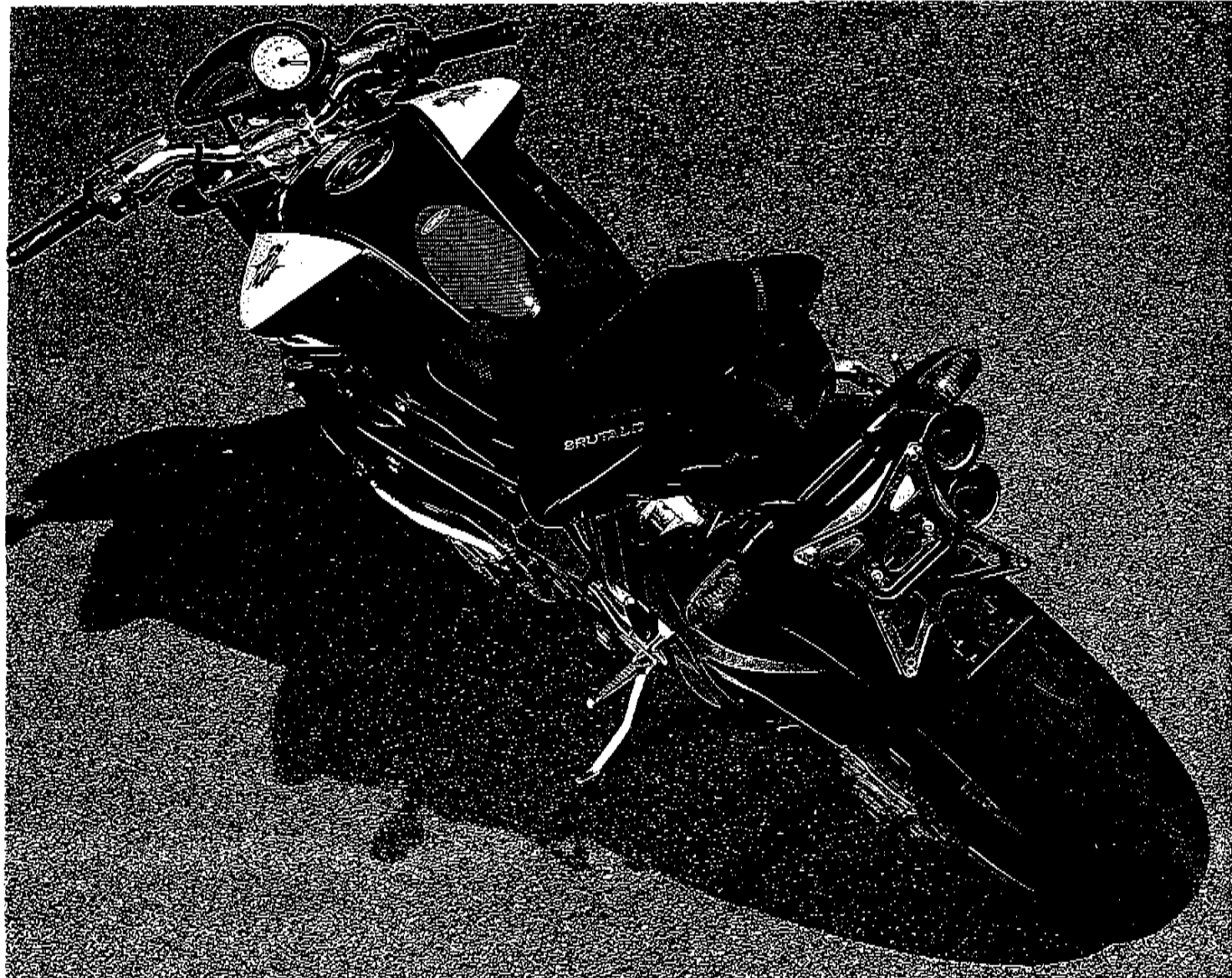
Ganz im Gegenteil, war bisher MV-Fahren ein durchaus mit Härten verbundenes Vergnügen, so entwickelt sich das Brutale-Steuern bereits in der Stadt zu einem lustvollen Dahinrollen. Vernehmlich grummelnd arbeitet der Reihen-vierzylinder, zieht schon bei Standgas-drehzahl erstaunlich kräftig los, schnaubt und röchelt aus der Airbox, als sei er eher Musiker als Verbrennungsmotor. Ab 35 km/h kann der sechste Gang eingelegt werden. Die im Vergleich zur F4 viel kürzere Übersetzung der Brutale macht es möglich.

Nach Passieren des Ortschafts genügt es, schlicht die Drosselklappen auf-zuziehen, um der MV wirklich ausreichend Vortrieb zu entlocken. Und es genügen auch gute 100 km/h, um traumhaften

Fahrspaß zu erleben. Wie die Brutale um die Kurven zirkelt, ist ohne Beispiel. Exakt und doch federleicht schwingt sie, als wäre sie von Schienen geführt und würde doch schweben. Unvergleichlich die Präzision beim Einlenken, die Stabilität auch in schnellen Ecken, die Handlichkeit in Wechselkurven. So kann das kein Motorrad der Welt. Warum das so ist?

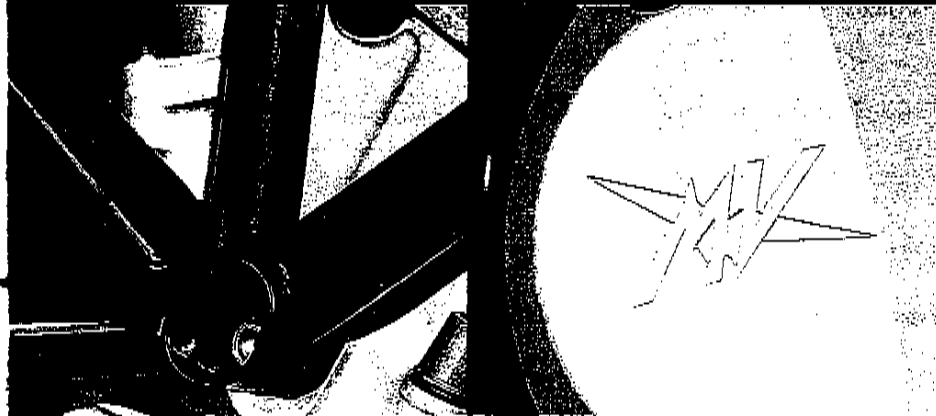
Nun, die Brutale ist eben doch eine gestrippte F4. Dieselbe mächtige Gabel führt das Vorderrad mit straffer Abstimmung. Dieselbe kräftige Schwinge trägt das Hinterrad, derselbe stabile Rahmen den Motor. Die Japaner machen das anders. Leider. Bauen um ihre Supersport-Motoren Einfeldrahmen, lassen Komfortfederbeine und Wabbelgabeln arbeiten. Das spart Kosten, kostet aber Spaß. Wann werden sie verstehen, dass ein Supersportler mit breitem Lenker ohne Verkleidung irrsinnig geil fährt?

Man möge diesen kleinen kritischen Exkurs in die Produktphilosophie fern-östlicher Hersteller verzeihen. Aber das lange Gesicht von Kollege Werner „Mini“ Koch, als dieser erkannte, was Yamaha mit der 1000er-Fazer aus seiner



Mal Rennpferd, mal Kampfhund

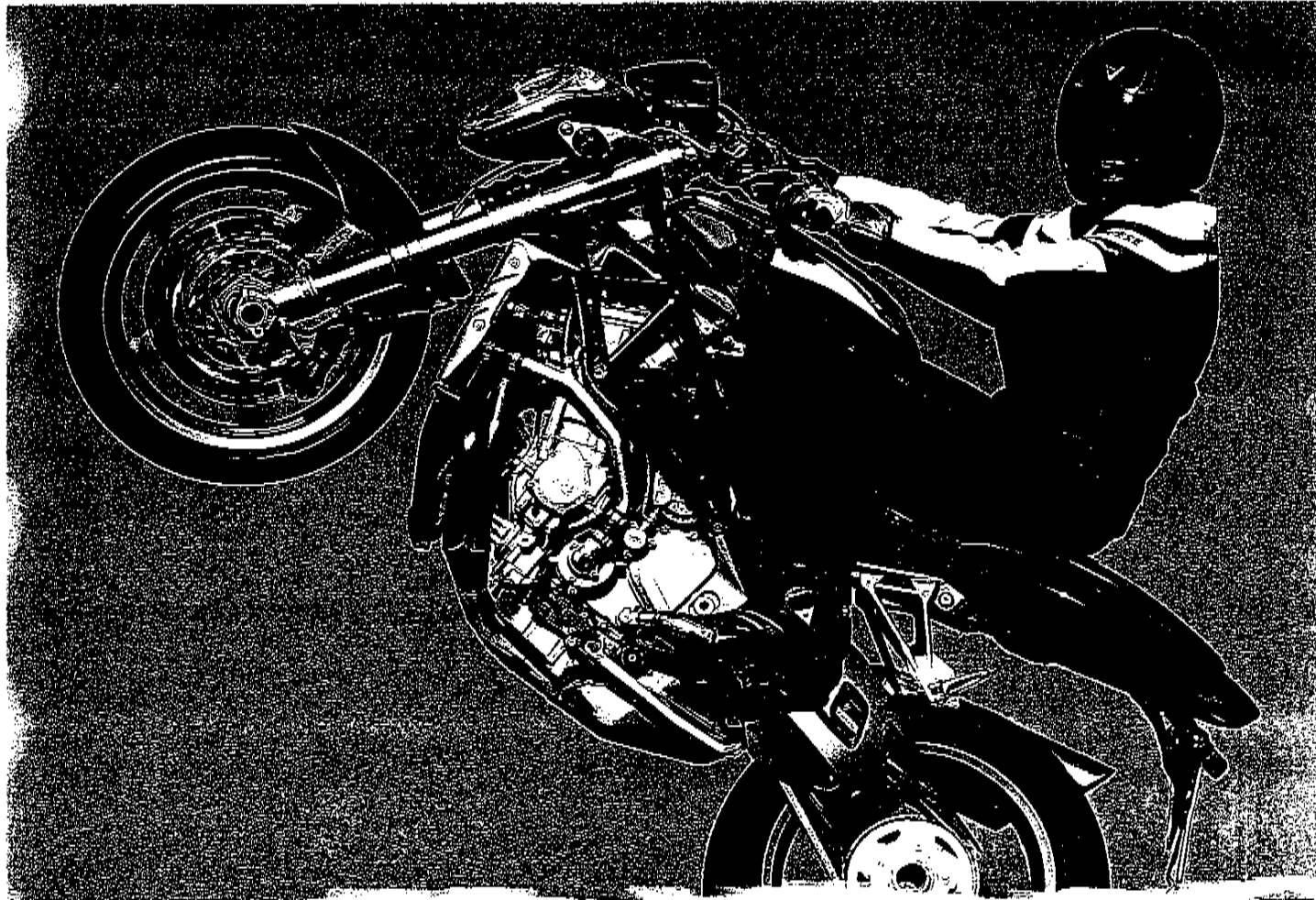
So schön können sich vier Rohre treffen, das Langloch in der Motoraufhängung bereitet sich schon auf den 1000er vor



Fahrbericht MV Brutale

Naked-R1-Roadstar gemacht hatte, ist unvergesslich. Langjährige Leserinnen und Leser werden sich an die von ihm gebaute Maschine erinnern.

So hat die MV ihre Lücke, die noch viel größer wird, wenn man dem 750er richtig die Sporen gibt. Da reißt es richtig nach vorne, schieben gute 120 PS, brüllt es unter dem Tank wie verrückt. Zwischen 8000/min und 13200/min ist Schluss mit lustig. Die Power reicht für fast alles, was Räder hat. Das braucht Konzentration – und radarfremde Zonen. Klar, den Punch aus dem Keller einer gängigen 1000er besitzt die MV nicht. Kommt noch, später in diesem Jahrzehnt. Dafür dreht sie höher und freier. Für sich betrachtet bietet sie in der Tat genügend Dampf. Einsetzbaren Dampf, weil das



MV AGUSTA BRUTALE

Daten

Motor: wassergekühlter Vierzylinder-Viertaktmotor, Kurbelwelle querliegend, zwei obenliegende, kettengetriebene Nockenwellen, vier Ventile pro Zylinder, radial angeordnet, Tassenstößel, Nasssumpschmierung, elektronische Saugrohrinspritzung, Ø 46 mm, Motormanagement, keine Abgasreinigung, E-Start, Drehstromlichtmaschine 850 W, Batterie 12 V/9 Ah

Bohrung x Hub 73,8 x 43,8 mm
 Hubraum 749 cm³
 Verdichtungsverhältnis 12,0:1

Nennleistung: 93 kW (126 PS) bei 12 000/min
Max. Drehmoment: 75 Nm (7,6 kpm) bei 10 500/min

Kraftübertragung: Primärtrieb über Zahnrad, hydraulisch betätigte Mehrscheiben-Ölbadkupplung, Sechsganggetriebe, O-Ring-Kette, Sekundärübersetzung 41:14

Fahrwerk: Gitterrohrrahmen aus Stahlrohr, Upside-down-Gabel, Gleitrohrdurchmesser 50 mm, verstellbare Federbasis, Zug- und Druckstufendämpfung, Einarmschwinge aus Magnesiumguss, Zentralfederbein mit Hebelsystem,

verstellbare Federbasis, Zug- und Druckstufendämpfung, Doppelscheibenbremse vorn, schwimmend gelagerte Bremsscheiben, Ø 310 mm, Sechskolbensattel, Scheibenbremse hinten, Ø 210 mm, Vierkolbensattel, Magnesium-Gussräder

3.50 x 17; 6.00 x 17

Reifen 120/65 ZR 17; 190/50 ZR 17

Fahrwerksdaten: Radstand 1398 mm, Lenkkopfwinkel 66 Grad, Nachlauf 98 mm, Federweg v/h 118/120 mm

Farben: Rot/Weiß/Blau
Preis: unverkäufliches Einzelstück

Die **Power** reicht für fast alles

Fahrbericht MV Brutale

Fahrwerk alles mitmacht. Genauso wie die edlen japanischen Nissin-Sechskolbenbremsen im Vorderrad. Dosierbarkeit und Wirkung passen, haben mit den 200 Kilogramm Edelmetall und Edellaminat keine Probleme.

Signor Claudios MV Brutale ist längst wieder auf der Reise nach Varese. Sozusagen als Vorbote für die Serienproduktion hatte sie den Weg in diese Ausgabe von MOTORRAD gefunden. In Kürze soll es Brutale-Modelle in Deutschland zu kaufen geben. Dann wird Signor Claudios MV wieder in seiner Garage

stehen. Dort warten geduldig alle von ihm auf die Welt gebrachten Maschinen. Die erste Ducati 851, die herrliche Ducati Supermono, die Jahrzehntsportlerin 916, der siegreiche Rally-Elefant, die hübsche GP-Cagiva 500 und natürlich die F4. Er hat es eben schon immer gehabt, dieses Gespür für Schön. ■