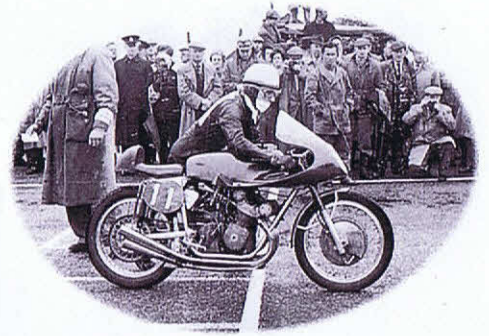
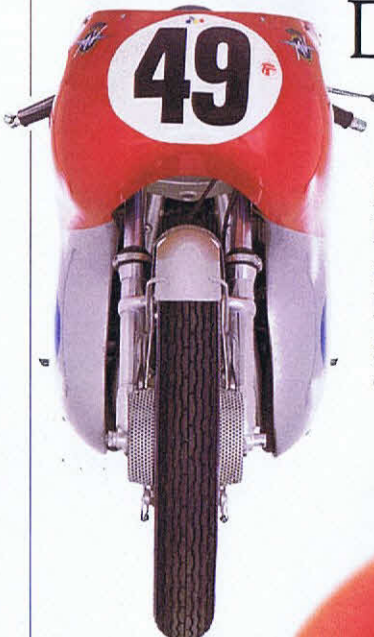


# MV Agusta 350

DER LEGENDÄRE RUF von MV Agusta beruht auf einer erfolgreichen Rennkarriere. Zwischen ihrem Debüt 1950 und dem Finale 1976, als die Zweitakter aus Japan die Szene übernahmen, verbuchte MV Agusta 37 WM-Titel und 273 GP-Siege. In den Jahren 1958, 1959 und 1960 siegten die roten Maschinen in allen vier Solo-klassen. Die letzte WM wurde 1974 gewonnen, der letzte GP auf dem Nürburgring 1976.



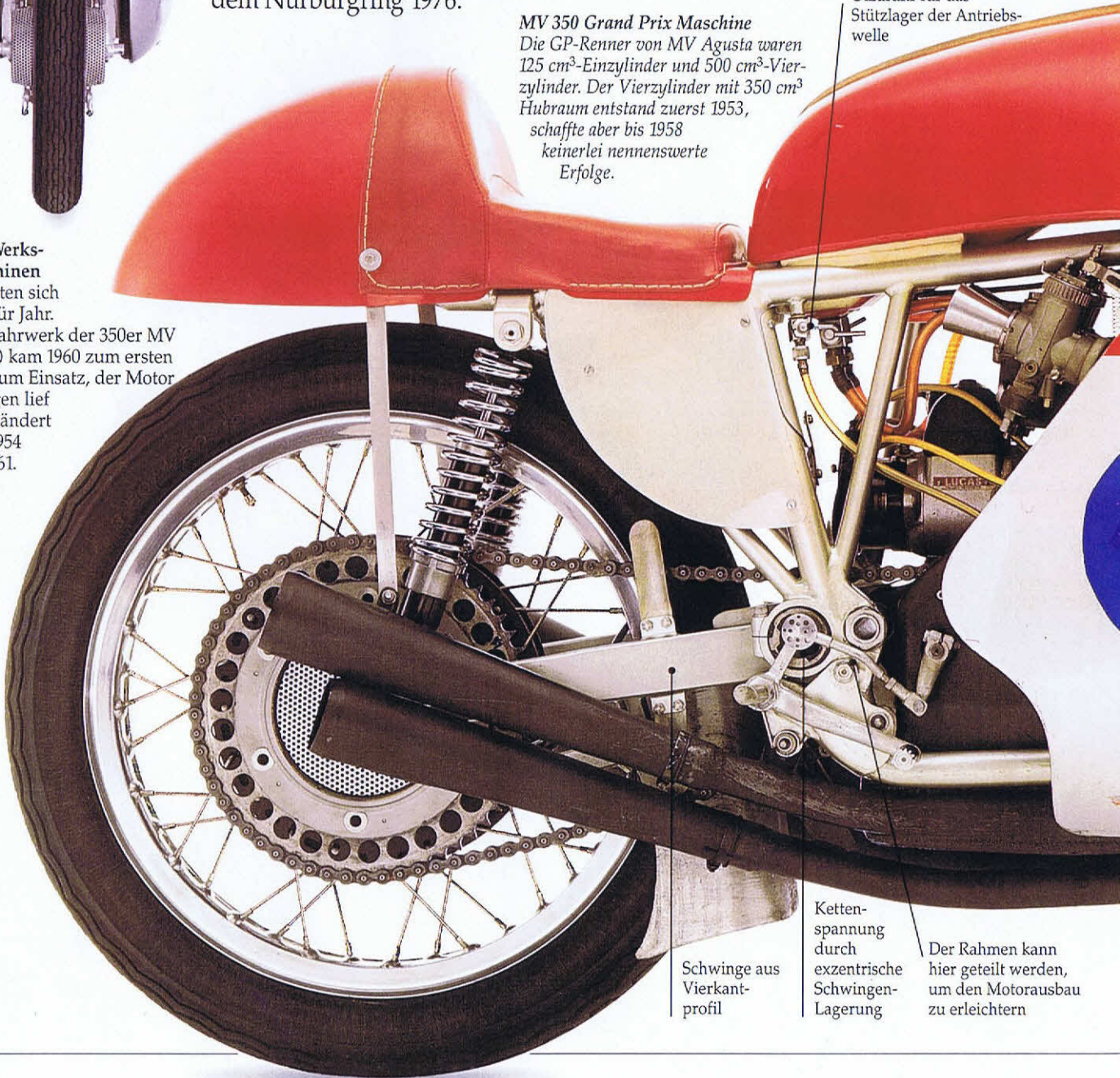
John Surtees, einer der erfolgreichsten MV-Fahrer in den Fünfzigern, gewann sieben WM-Titel für die Marke. Hier 1956 beim Start zur Junior TT auf der Isle of Man.



Die Werksmaschinen änderten sich Jahr für Jahr. Das Fahrwerk der 350er MV (oben) kam 1960 zum ersten Mal zum Einsatz, der Motor dagegen lief unverändert von 1954 bis 1961.

*MV 350 Grand Prix Maschine*  
Die GP-Renner von MV Agusta waren 125 cm<sup>3</sup>-Einzylinder und 500 cm<sup>3</sup>-Vierzylinder. Der Vierzylinder mit 350 cm<sup>3</sup> Hubraum entstand zuerst 1953, schaffte aber bis 1958 keinerlei nennenswerte Erfolge.

Ölzufuhr für das Stützlager der Antriebswelle

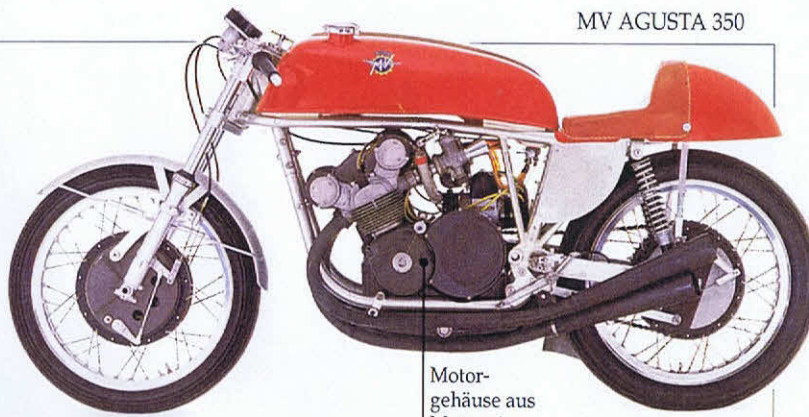


Schwinge aus Vierkantprofil

Kettenspannung durch exzentrische Schwingenerlagerung

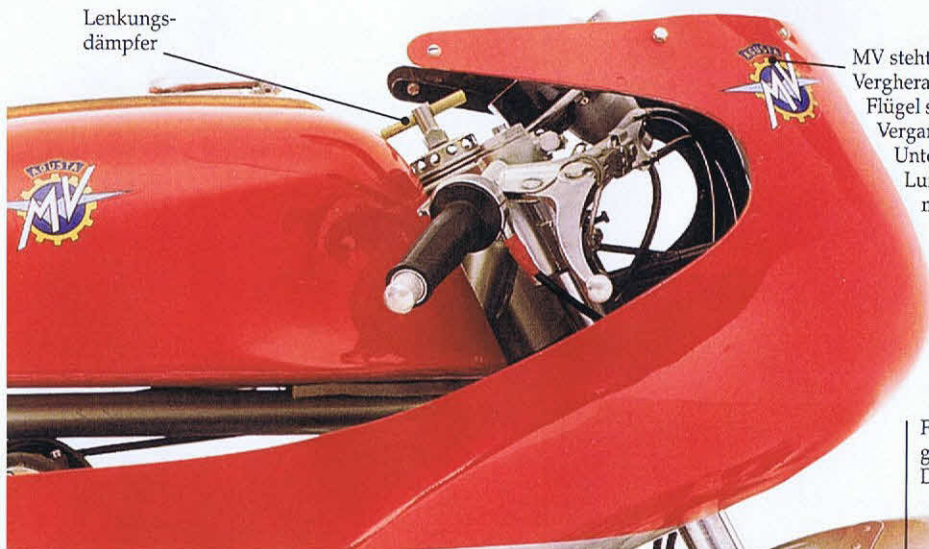
Der Rahmen kann hier geteilt werden, um den Motorausbau zu erleichtern

Zwei runde Deckel über den Nockenwellen bestimmen des Gesamtbild der MV Agusta (hier ohne Verkleidung). Der Kupplungs-Handhebel ist nach oben gerichtet, greifbar auch für den liegenden Fahrer.



Motor-  
gehäuse aus  
Magnesium

Lenkungs-  
dämpfer



MV steht für Meccanica Verghera. Zahnrad und Flügel stehen für die Vergangenheit des Unternehmens in der Luftfahrt und die mechanische Perfektion.

TECHNISCHE DATEN

MV Agusta 350

- MOTOR Doppel-Reihenvierzylinder
- BOHRUNG/HUB 47,5 x 47 mm
- HUBRAUM 347 cm<sup>3</sup>
- LEISTUNG 42 PS bei 11000 U/min
- VERGASER Vier Dell'Orto SS1
- ZÜNDUNG Magnet
- GETRIEBE Fünf Gänge, Kette
- KUPPLUNG Mehrscheiben-Naßkupplung
- RAHMEN Doppelschleifenrahmen
- FEDERUNG Telegabel, Schwinge
- BREMSE Doppelte doppelwirkende Trommel vorn, einzelwirkende Trommel hinten
- GEWICHT 145 kg
- HÖCHSTGESCHWINDIGKEIT 210 km/h
- BAUJAHR Kann nicht festgestellt werden, weil Bauteile verschiedener Jahre oft wieder verwendet worden sind.

Fahrtwind-  
gekühlte  
Doppelbremse



Die 350er Klasse hatte blaue Nummernschilder

Die Alu-  
verkleidung -  
in Kurven  
abgeschliffen



In den ersten Jahren seiner Karriere fuhr Mike Hailwood oft eine MV Agusta 250.

# MV Agusta

Das Hauptgeschäft für MV Agusta war, und ist immer noch, die Produktion von Flugzeugen. Motorräder kamen erst nach dem Zweiten Weltkrieg dazu, blieben aber immerhin dreißig Jahre Teil des Geschäfts. Die Produktpalette umfaßte alles auf zwei Rädern, von Rollern bis zu Superbikes. Als Anfang der Siebziger kein Gewinn aus der Motorradherstellung mehr verbucht werden konnte, konzentrierte sich MV wieder auf den Hubschrauberbau.

## TECHNISCHE DATEN

### MV Agusta 125 1953

- MOTOR Dohc-Einzylinder
- HUBRAUM 123,5 cm<sup>3</sup>
- LEISTUNG 14 PS bei 10000 U/min
- GETRIEBE Vier Gänge, Kette
- RAHMEN Doppelschleifenrahmen
- FEDERUNG Telegabel, Schwinge
- GEWICHT 75 kg
- HÖCHSTGESCHWINDIGKEIT 160 km/h



Mike Hailwoods Helm mit dem MV-Emblem.

Zur Gewichtsersparnis sind Löcher gebohrt

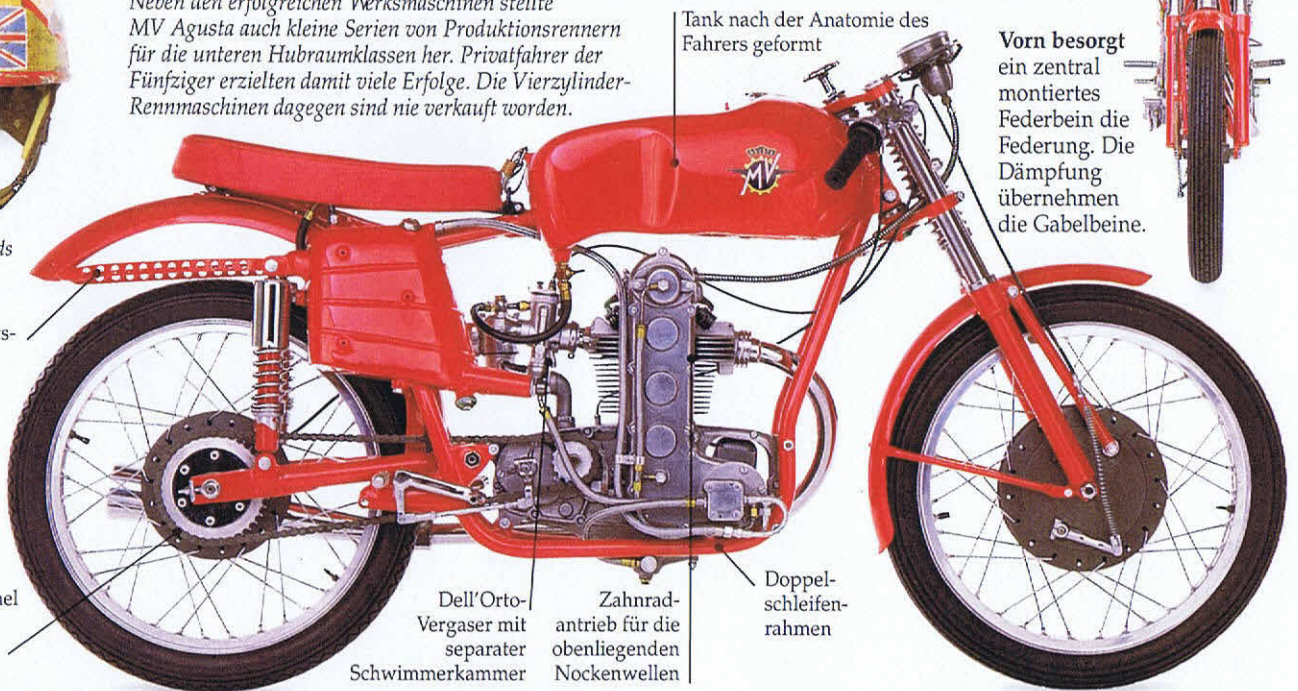
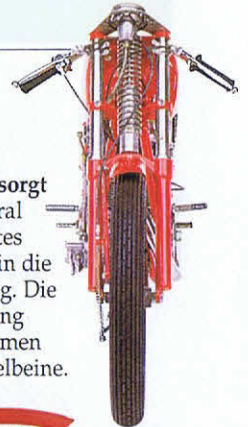
Bremstrommel aus Magnesium

### MV Agusta 125 1953

Neben den erfolgreichen Werksmaschinen stellte MV Agusta auch kleine Serien von Produktionsrennern für die unteren Hubraumklassen her. Privatfahrer der Fünfiger erzielten damit viele Erfolge. Die Vierzylinder-Rennmaschinen dagegen sind nie verkauft worden.

Tank nach der Anatomie des Fahrers geformt

Vorn besorgt ein zentral montiertes Federbein die Federung. Die Dämpfung übernehmen die Gabelbeine.



Dell'Orto-Vergaser mit separater Schwimmerkammer

Zahnradantrieb für die oberliegenden Nockenwellen

Doppelschleifenrahmen

## TECHNISCHE DATEN

### MV Agusta 175CS 1956

- MOTOR OHC-Einzylinder
- HUBRAUM 174 cm<sup>3</sup>
- LEISTUNG 11 PS bei 6700 U/min
- GETRIEBE Vier Gänge, Kette
- RAHMEN Schleifenrahmen, unten offen
- FEDERUNG Earles-Gabel, Schwinge
- GEWICHT 110 kg
- HÖCHSTGESCHWINDIGKEIT 115 km/h

### MV Agusta 175 CS Disco Volante 1956

Die 175 CS war eine einfache Konstruktion, das Endresultat aber gutaussehend. Der Spitzname »Fliegende Untertasse« kam von der Form des Tanks, von vorn deutlich erkennbar.

Typisch für MV Agustas kleinere Modelle, war die 175 CS sehr beliebt.

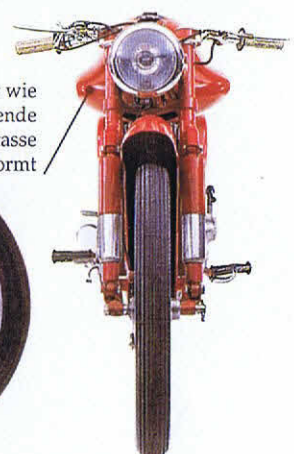
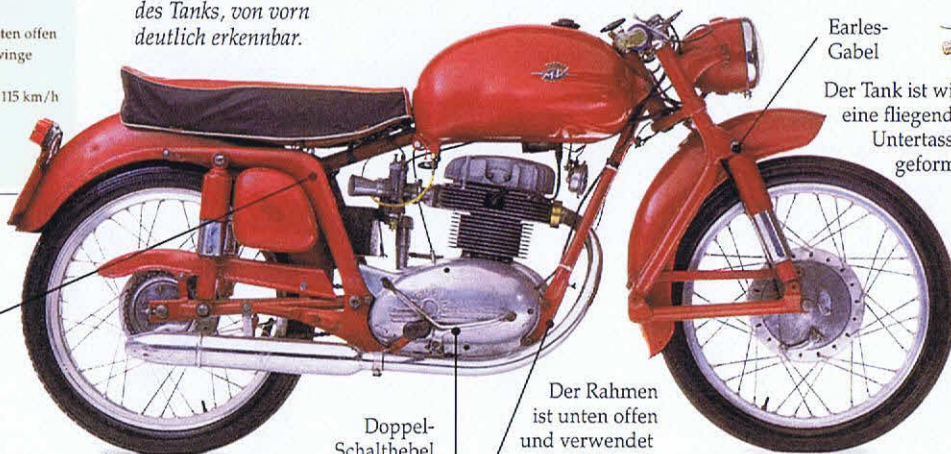
Die ovalen Rohrstücke am Rahmen sind gegossen

Doppelschalthebel

Der Rahmen ist unten offen und verwendet den Motor als tragendes Element

Earles-Gabel

Der Tank ist wie eine fliegende Untertasse geformt



TECHNISCHE DATEN

MV Agusta 600 1968

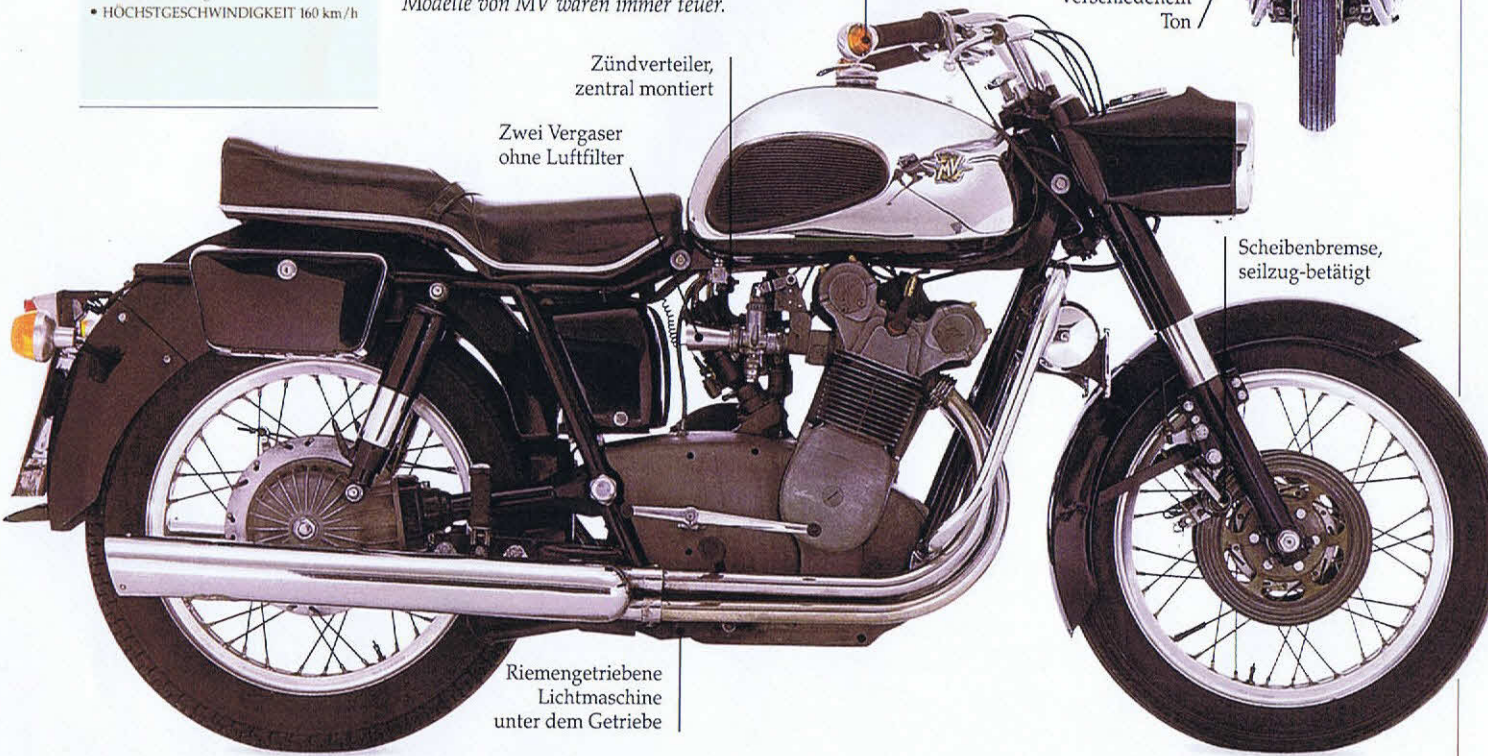
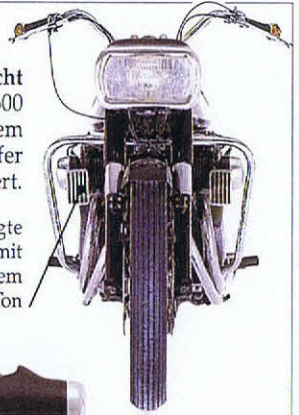
- MOTOR Dohc-Vierzylinder
- HUBRAUM 592 cm<sup>3</sup>
- LEISTUNG 52 PS bei 8200 U/min
- GETRIEBE Fünf Gänge, Kardan
- RAHMEN Doppelschleifenrahmen
- FEDERUNG Telegabel, Schwinge
- GEWICHT 221 kg
- HÖCHSTGESCHWINDIGKEIT 160 km/h

MV Agusta 600 1968

Schon 1950 baute MV Agusta den Prototyp einer vierzylindrigen Straßenmaschine, aber erst 1966 ging eine solche Konstruktion in Serie. Im Hinblick auf MV Agustas Renngeschichte ist es erstaunlich, daß dieses Modell Kardanantrieb hatte. Die Produktion dieses Modells lief bis 1971, als eine sportliche 750er kam. Die Vierzylinder-Modelle von MV waren immer teuer.

Die Frontansicht der MV Agusta 600 wird von dem Fiat-Scheinwerfer dominiert.

Zwei einzeln betätigte Signalhörner, mit verschiedenem Ton



Zündverteiler, zentral montiert

Zwei Vergaser ohne Luftfilter

Ochsenaugen-Blinker

Scheibenbremse, seilzug-betätigt

Riemengetriebene Lichtmaschine unter dem Getriebe



Das Tank-Emblem erinnert an die 37 WM-Titel der italienischen Marke.

MV Agusta 750S America 1975

Diese modernisierte Version der 750S erschien 1975 und war ursprünglich für den US-Markt gedacht. Aber die erhofften Verkaufszahlen blieben aus, und das Modell wurde deshalb in anderen Ländern angeboten. Die Produktion des Modells wurde bereits 1977 eingestellt.

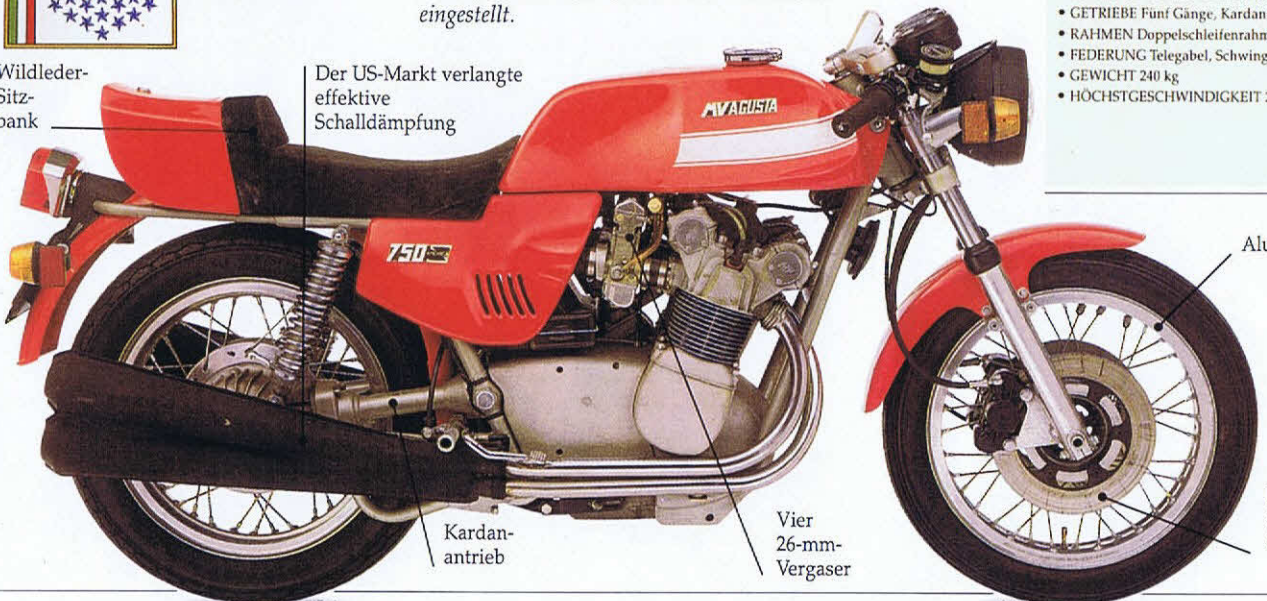
TECHNISCHE DATEN

MV Agusta 750 S America 1975

- MOTOR Dohc-Vierzylinder
- HUBRAUM 789 cm<sup>3</sup>
- LEISTUNG 75 PS bei 8500 U/min
- GETRIEBE Fünf Gänge, Kardan
- RAHMEN Doppelschleifenrahmen
- FEDERUNG Telegabel, Schwinge
- GEWICHT 240 kg
- HÖCHSTGESCHWINDIGKEIT 210 km/h

Wildleder-Sitzbank

Der US-Markt verlangte effektive Schalldämpfung



Kardan-antrieb

Vier 26-mm-Vergaser

Alufelge

Doppelte Scheibenbremse