



Großer Test:
Honda NC 700



Erste Liebe:
**Motorräder für
immer und ewig**

MOTORRAD MAGAZIN
MO



4 190343 604907 05
Deutschland 4,90 €
Österreich 5,40 €, Schweiz 9,50 CHF
E 6,20 €, B 5,80 €, NL 5,95 €, L 5,80 €, I 6,20 €
GR 6,90 €, FIN 7,50 €, DK 53,00 DKK,
S 70,00 SEK, H 1965,00 HUF

Mai 2012 **Nr. 5**

F3 Oro



MV Agusta bringt den Dreizylinder zurück. Erster Test der Top-Version

MV Agusta **F3 Oro** 2012, 25 000 Euro



MV Agusta **GP 500 Tre** 1966–1974, 500 000 Euro



Aus Stuggi-Town:
Harley Sportster CR



Grenzenlos:
KTM Freeride 350



Billy Joel:
BMW aus Leidenschaft

LEIDER GEIL

Schweißgebadet wache ich auf. Heute kommt die **MV AGUSTA F3 ORO** zum Test. Die auf 200 Stück limitierte Auflage ist ausverkauft, und das Prachtexemplar, mit dem ich performen soll, wird anschließend an den Besitzer ausgeliefert – das kann ja heiter werden

TEXT: ANDREAS GÜLDENFUB · FOTOS: MIO-FOTOGRAFIE.DE





Weck' den Agostini in dir.
Die F3 ist mit oder ohne Oro-Zusatz ein
hammermäßiges Heiz Eisen, das jede
Kurve zum Erlebnis macht

Eigentlich muss ich mit der Oro ja gar nicht so wild fahren. Ich weiß ja von der Präsentation der normalen F3 wie der Dreizylinder funktioniert. Auf der Rennstrecke Paul Ricard in Südfrankreich konnte die MV Agusta bereits zeigen, was sie kann. Im Prinzip geht es nur darum, ein bisschen in der Stadt herumzufahren und das edle Öhlins-Fahrwerk auf schlechten Straßen zu testen.

Den ersten Auftritt des Edel-Renners finde ich ja fast ein bisschen albern: Oro, italienisch Gold, und Nomen est Omen – Gold, wohin man blickt. Besonders die goldenen Gitter an der Verkleidung sehen aus wie mit der Sprühdose angeblasen. Felgen: Gold. Leichtmetall-Wangen vom Rahmen: Gold. Schwinge: Gold.

Sogar die Kette: Gold. Das einzige Gold, das ich vermissen würde, wäre das der voll einstellbaren Öhlins-USD-Gabel, des Öhlins-Lenkungsämpfers und des Öhlins-TTX-Federbeins.

Leichte Schmiederäder, Brembo-Monobloc-Bremszangen mit größerem Kolbendurchmesser und die voll einstellbare 43er Öhlins-USD-Gabel gibt es nur für die Gold-Version



Allein der Sound des Drillings kann zu debilem Dauergrinsen führen

Eddler als Gold wirkt der zweite Werkstoff, mit dem verschwenderisch umgegangen wurde, nämlich Kohlefaser. Auch wenn die Endrohr-Drillinge nicht wie geplant komplett aus dem leichten Material gefertigt sind, Karbon gibt es fast überall: Verkleidungsteile, Luftfilterkasten, Kettenschutz, Kotflügel, Ritzelabdeckung und Bugspoiler. Einige der sichtbaren Motorteile sind zudem poliert, der Kupplungsdeckel gar aus dem Vollen gefräst.

Technisch unterscheidet sich die Oro klein, aber fein durch die gefrästen Brembo-Monobloc-Bremszangen, die überfrästen Seitenwangen des Rahmens – und natürlich durch das handgeschweißte Gitterrohrgestell aus leichten, dünnwandigen Chrom-Molybdän-Rohren. Zusammen mit den Leichtmetall-Schmiederädern kommt der edle Renner auf gerade mal 188 Kilogramm vollgetankt.

Jetzt endlich, die Oro ganz für mich allein. Das Parkhaus, in dem ich das Trio Infernale starte, beginnt zu beben. Selbst zum gemütlichen Losrollen muss ich mit Gas und Kupplung spielen, damit der Motor nicht abstirbt. Erst ab 6000 Umdrehungen zieht die MV richtig durch, darunter ist alles nur Kindergarten. Mit

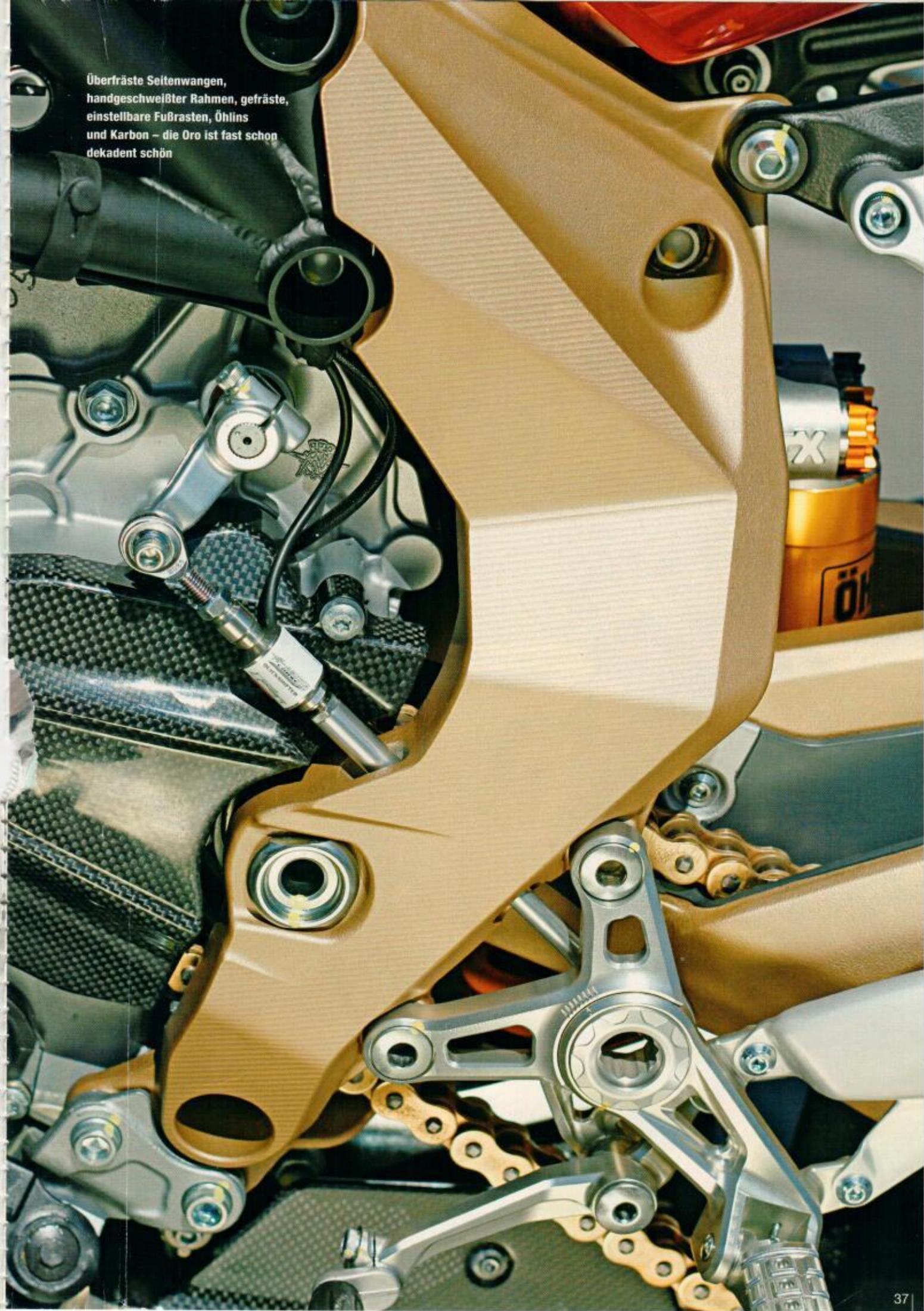
voller Absicht werfe ich mich mit dem edlen Eisen in den Stadtverkehr – es geht, macht aber nicht besonders viel Spaß. Landstraßen eignen sich schon besser – wenn da nur nicht diese blöden Geschwindigkeitsbeschränkungen wären. Mit Tempo 100 im sechsten Gang kommt man sich vor wie ein Drittklässler mit Aufmerksamkeits-Defizit-Syndrom – man kann nicht still sitzen. Ein innerer Schweinehund zwingt einen dazu, im Getriebe zu rühren und die Fanfaren klingen zu lassen. Zweiter, dritter Gang, die Drehzahl immer schön im fünfstelligen Bereich. Der unruhige Fahrstil offenbart auch gleich einige Missstände beim Thema Abstimmung: Das E-Gas funktioniert noch nicht einwandfrei. Zu viele Parameter funken noch zwischen Gasgriff-Potenzio- und Drosselklappe, die Gasannahme ist bei ruckartiger Betätigung verzögert, bei gezogener Kupplung schafft man es sogar, dass sich der Motor komplett verschluckt und abstirbt.

Fast perfekt funktionieren dafür die Getriebesprünge, wenn man den serienmäßigen Schaltassistenten bemüht. Hart am Gas flutschen die Gänge einer nach dem anderen rein, und der Dreizylinder zieht ohne Unterbrechung vorwärts – so soll es sein. Nach ein paar Kilometern haben die nagelneuen Pirellis Temperatur, und die rutschige Oberfläche hat sich abgefahren. Auf dem feinen Alcantara-Sitzbezug rutscht es sich leicht auf die Seite, und die ersten schnellen Kurven werden aufgesogen. Knapp drei Meter Straßenbreite genügen mit der superhandlichen



Pure Emotion: Schon im Stand wirkt die MV F3 unglaublich sportlich und leicht

Überfräste Seitenwangen,
handgeschweißter Rahmen, gefräste,
einstellbare Fußrasten, Öhlins
und Karbon – die Oro ist fast schon
dekadent schön



Italienerin, um ordentlich Spaß am Motorradfahren zu haben. Die kleine 675er lässt sich spielerisch einfach über die kurvige Alb schieben. Die Bremse ist vorzüglich dosierbar, und selbst bei voller Schräglage nimmt das Fahrwerk Geschwindigkeits- oder Kurskorrekturen ohne die kleinste Reaktion hin.

Die MV macht süchtig: Der Sound und die Fahrdynamik bringen einen um den Verstand. Wer einmal den Triple bei knapp 15 000/min in den Begrenzer geprügelt hat – wo der Vortrieb sehr abrupt abreißt – ist fortan mit debilem Dauergrinsen auf dem Speed-Trip seines Lebens. Wer braucht schon 200 PS, wenn 132,5 so viel Freude machen. Oro oder nicht, die kleine MV Agusta macht wahnsinnig – Spaß. Die vielen kleinen Ecken und Kanten lassen Fans italienischer Motorräder gelassen – sie sind Kummer gewohnt. Wer allerdings japanische Großserien-Langeweile erwartet, wird enttäuscht sein. Eine MV Agusta

Hat gut lachen:
MV-Händler
Matthias Schumacher
hat uns furchtlos
ein Kundenmotorrad
zur Verfügung
gestellt. Wer selbst
einmal fahren
will: www.mvschumacher.de



lässt sich nicht „einfach so“ fahren. Auch wenn Mister Castiglioni seine Standardware jetzt zum endverbraucherfreundlichen Dumpingpreis auf den Markt wirft, mit Kaufen

allein ist es nicht getan. Die MV muss geliebt werden, in guten wie in schlechten Zeiten. Wenn sie nicht so will, muss man sie lassen. Regelmäßige, zur Not auch kostspielige Besuche im Vertrags-Schönheits-salon sollte man mit einem gelangweilten Schulterzucken hinnehmen. Der gestandene MV Agusta-Fahrer hat in der Regel immer mehr als ein Motorrad in der Garage stehen, so dass es nicht auffällt, wenn eine mal zur Nachuntersuchung in der Werkstatt weilt.

FAZIT: Treffen auf Sie alle genannten Punkte zu, dann sind Sie reif für eine dauerhafte, glückliche Beziehung mit der erotischsten Versuchung auf zwei Rädern. Die Oro ist ausverkauft, der Bausparvertrag ist also nicht in unmittelbarer Gefahr. Rund 40 der 200 edlen Rennpferde sollen in Deutschland untergekommen sein – hoffentlich sind alle in guten Händen gelandet. Falls nicht, ich würde eine Pflegestation für verstoßene F3-Exemplare aufmachen. □

Die auf 200 Stück limitierte Auflage ist ausverkauft – vermutlich eine gute Geldanlage



Sexy: Die schlanke Silhouette der F3 macht sich auch beim Fahren bemerkbar, das Handling ist perfekt

TECHNISCHE DATEN: MV AGUSTA F3 ORO

Preis: 24 900 Euro plus Nebenkosten
Leistung: 132,5 PS (97,5 kW) bei 14550/min, maximales Drehmoment 65,6 Nm bei 12450/min
Motor: Viertakt-Dreizylinder-Reihenmotor, wassergekühlt. Vier Ventile pro Zylinder, dohc. Bohrung x Hub 79 x 45,9 mm, Hubraum 675 ccm, Verdichtung 13. Elektronische Benzineinspritzung, Drosselklappen- \varnothing 50 mm. Elektrostarter. Sechsganggetriebe, Endantrieb über Dichtringkette
Fahrwerk: Stahlrohr-Gitterrahmen. Upside down-Telegabel, \varnothing 43 mm, voll einstellbar, Federweg 125 mm. Hinten Leichtmetall-Einarmschwinge mit Monofederbein, voll einstellbar, Federweg 123 mm. Bereifung vorn 120/70ZR17, hinten 180/55ZR17. Doppelscheibenbremse vorn, \varnothing 320 mm, Scheibenbremse hinten, \varnothing 220 mm. Lenkkopfwinkel 66 Grad, Nachlauf 99 mm, Radstand 1380 mm, Sitzhöhe 805 mm. Tankinhalt 16 Liter. Gewicht vollgetankt 188 kg, Zuladung 182 kg
Garantie und Service: Zwei Jahre Garantie. Kundendienst bei 1000, dann alle 6000 km
Fixkosten: Steuer 49,68 Euro. Versicherung Haftpflicht bei 25 Prozent Beitragsrate (SF 7) 70,09 Euro (HDI-Direkt, Regionalklasse 2, mind. 29 Jahre)

AUF DEM PRÜFSTAND: MV AGUSTA F3 ORO



Im gemessenen Race-Modus fährt sich die F3 am angenehmsten. Zur Wahl stehen außerdem noch Rain, Sport und Normal. Die Traktionskontrolle lässt sich in acht verschiedenen Stufen justieren. Die ausgeklügelte Elektronik kann noch einiges mehr: Ein Schräglagensensor versorgt die Algorithmen von Motor und Traktionskontrolle mit allen erforderlichen Daten, auch wenn es mit der Verarbeitung noch ganz perfekt klappt. Über kurz oder lang wird es aber sicher Updates geben, die das System weiter optimieren. Wir sind jedenfalls zuversichtlich und guter Hoffnung – und einen richtigen MV Agusta-Fan stört das Fahrverhalten auch so nicht.

MV Agusta F3 Oro: max. 133 PS (98 kW) bei 14550/min
max. 66 Nm bei 12450/min



Die Öhlins-Gabel ist ein Traum, der Lenkungsdämpfer ist eine feine Sache, und das dezente Schildchen beweist die Exklusivität der F3 Oro

