

INTERNATIONAL

# SIDECAR TRAVELLER

Download-  
Spezial Nr. 1

*Wir Gespannfahrer*



**MV AGUSTA EIGENBAU GESPANN**

**A unique combo!**



Im Herbst 2010 erzählte mir Roland Herbig die Entstehungsgeschichte dieses einmaligen MV-Agusta-Gespannes. Jetzt hat er seinen Eigenbau grundlegend überarbeitet. Die Geschichte des Updates veröffentlichen wir nun in der Internationalen Gespannzeitschrift SIDECAR-TRAVELLER Nr. 12. Die Vorgeschichte dazu stellen wir als kostenlosen Download zur Verfügung .

MV Agusta. Das waren in der Jugendzeit die unerreichbaren Sterne des Motorradhimmels. 38 Titel hingen in dem blitzenden Firmament der Motorradweltmeisterschaft. Wir machten die Gegend mit Yamaha RD und Honda CB 450 unsicher, Giacomo Agostini fuhr ungeschlagen von einer WM zur anderen. Und der Respekt vor MV Agusta wuchs und wuchs. 1972 stand Agostini zum letzten Mal auf dem Siebertreppchen. Es wurde ruhig um die in einem Vorort

von Varese ansässige Firma. 1980 wurde die Produktion auf Grund von finanziellen Problemen eingestellt. Ab da war MV Agusta Legende.

Die Castiglioni-Gruppe ließ den Namen 1992 wieder auferstehen. Ende der 90er Jahre kamen die ersten Modelle mit einem neu konstruierten Vierzylindermotor auf den Markt. Die Legende war plötzlich wieder Realität, sie war greifbar, hörbar und immer noch fast un-



bezahlbar. Und dennoch, mancher stellte sich seinen Jugendtraum in die Garage.

Auch Roland Herbig gehört zu der Generation, deren Angehörige in jungen Jahren gern mit Agostini getauscht hätten, die in schlaflosen Nächten daran dachten, nur einmal im Sattel des brüllenden Vierzylinders über die Rennpiste zu brettern. Er ist aber nie auf die Idee gekommen, sich deswegen in der heutigen Zeit eine MV zu kaufen, nur um unerfüllten Jugendträumereien nachzuhängen.

Das änderte sich vor Jahren bei einem zufälligen Gespräch mit einer jungen Frau. Sie erzählte ihm vom tödlichen Motorradunfall ihres Mannes. Roland hatte ihren Mann Mike gekannt, auch dessen MV. Die Witwe war schon im Fortgehen begriffen, als sie noch sagte: „Mike würde sich im Grab rundrehen, wenn er wüsste, dass die MV in der Schrottpresse landet.“

Diese Worte gingen Roland nicht mehr aus dem Kopf. Tage später hatte er eine Palette mit Schrott in der Garage und einige Probleme: „Ich hatte ein Klasse-Gespann und war mit der Fazer super zufrieden. Und es gibt gar keinen Platz für zwei Gespanne. Aber manche Namen haben offensichtlich etwas Magisches, und ich muss zugeben, es reizte mich ungeheuer, das erste und einzige MV-Gespann zu bauen.“ Das Motorrad war ein Schrotthaufen, wie Roland sagt, eigentlich als solches nicht mehr erkennbar. Er zerlegte es bis auf die letzte Schraube. Alle Plastikteile waren zersprungen und nicht mehr zu gebrauchen. Der Motor schien in Ordnung zu sein. Sogar der Gitterrohrrahmen hatte unter dem Frontalzusammenstoß gelitten. Nach einer detaillierten Sich-

tung und Prüfung aller Teile blieb nicht viel übrig, was für den Gespannaufbau verwendet werden konnte. Neben dem Motor und einigen Kleinteilen war es vor allem noch die Einarmhinterradschwinge.

Der Gitterrohrrahmen wurde gerichtet. Da der originale Steuerkopfeinsatz mit einstellbarem Lenkkopfwinkel zerstört war, fertigte Roland einen aus Aluminium gedrehten Lagerstock mit Aufnahmen für geschlossene Rillenkugellager. Das angeschraubte Heckteil musste ersetzt werden.

Als Basis für den Beiwagen wurde ein Ruko AR2 verwendet. Das Heck erhielt eine Wand. Dahinter verbirgt sich der von hinten einsehbare Wasserkühler.





Roland: „Der Aufbau der Basismaschine erforderte viel Nerven. Für den höheren ABM-Superbike-Lenker wurde die obere Gabelbrücke mit Risern bestückt. Es ist eine Heidenarbeit, alle Schalterkabel und die Gaszüge zu verlängern. Lampe und Verkleidung setzte ich wegen des hohen Lenkers auch um 20 Millimeter höher.

Die einfachste Aufgabe war die Montage einer PKW-Aluminiumfelge an den Radträger der Einarmschwinge. Der hierzu aus Aluminium gedrehte Adapter besitzt für das Rad fünf

Stahleinsätze mit Gewinde für die Radbolzen und eine Mittelbohrung mit 50 Millimetern Durchmesser. Er wird mit einer Zentralmutter auf der Hinterradachse befestigt.

Für die Vorderradführung kam nur die aus meinem Fazer-Gespann bekannte Achsschenkel lenkung in Frage.

Sie hat sich auf 20.000 Kilometern bewährt. Trotzdem verbesserte ich die Konstruktion in einigen Punkten. So verwende ich eine einteilige Achse. Den zweiteiligen Radträger fräste ich aus einem 30 Kilogramm schweren Aluminiumblock. Der Radträger selbst wiegt nur fünf Kilo-

gramm. Im Vergleich zur Fazer verwende ich nun einen größeren Rad durchmesser, eine größere Bremsscheibe vom BMW M3 und zwei Bremszangen. Durch eine geänderte Konstruktion der Längsträger konnte ich auch einen größeren Einlenkwinkel realisieren. 30

Millimeter Nachlauf sollen geringe Lenkkräfte und Wendigkeit garantieren.

Federung und Dämpfung übernimmt ein einstellbares Federbein von Öhlins, das nahe der Schwingenachse liegend angelenkt ist. Weitere Einstellungen ermöglicht das zwischen Federbein und Druckstange liegende Hebelsystem.“



**Neue Ideen für Gespannfahrer:**

**[www.gespannfahrer-shop.de](http://www.gespannfahrer-shop.de)**



Dass die Hinterradaufhängung eine Problemstelle ist, stellte sich erst im Laufe der Zeit heraus.

Erhebliches Kopfzerbrechen bereitete Roland der unten offene Rahmen. Er wollte partout kein einteiliges Komplettfahrwerk. Das Motorrad sollte optisch eigenständig bleiben.

„Ich habe tagelang neben der Gespannbaustelle gesessen und überlegt, wohin mit den Querkräften.

Schließlich baute ich einen unauffälligen Hilfsrahmen, der die Linien des Hauptrahmens fortsetzt. Zwischen Motor und Auspuffkrümmern montierte ich Querstreben. Doch meinen ersten Entwurf verwarf ich wieder und setzte die Flex an. Erst mit dem zweiten Entwurf war ich zufrieden. Um Platz für die Querstreben vor dem Motor zu schaffen, ersetzte ich den originalen Öl-Wasser-Wärmetauscher durch einen externen Ölkühler, der zwischen Maschine und Boot optimal im Fahrtwind steht. Der Wasserkühler sollte im Heck des Bootes verschwinden.

Das Beiwagenfahrgerstell entspricht fast eins zu eins dem Chassis meines Fazer-Gespans. Ich fertigte es aus nahtlos gezogenem Rohr. Lediglich die Lagerung der Schwinge habe ich verbessert. Sie ist nun in einem gefrästen, einteiligen Aluminiumblock untergebracht und hat einstellbare Kegelrollenlager. Die Vorspur kann ich durch Drehen des Lagerblocks einstellen. Die Radnabe habe ich ebenfalls aus hochfestem Alu gedreht, selbstredend mit Stahleinsätzen mit den Gewinden für die Radbolzen. Sie ist mit einstellbaren Kegelrollenlagern und Wellendichtringen ausgestattet. Die gezogene Schwinge stützt sich über ein einstellbares Federbein von Wilbers ab. Die Höhe des Fahrgerstells ist mit einer Gewindespindel einstellbar, und es gibt zwei Aufnahmen für das Federbein zur Anpassung der Federcharakteristik. Das Boot hatte ich schon im Vorfeld fertig gestellt. Ich konnte es einen Sommer lang mit

Dieses Download-Spezial ist eine Sonderveröffentlichung der Internationalen Gespannzeitschrift SIDECAR-TRAVELLER, eine Publikation des Verlags Heidi Franitza. Copyright: 2014, Verlag Heidi Franitza, Sulzbach-Rosenberg, Fotos: Martin Franitza  
[www.sidecar-traveller.com](http://www.sidecar-traveller.com)



Fräsaufgabe: Der Radträger wurde aus einem 30 Kilogramm schweren Aluminiumblock gefräst. Davon wanderten 25 Kilogramm in die Spänebox. Übrig blieben fünf. Das wiegt der Radträger.

dem Fazer-Gespann testen. Die Grundform stammt vom Ruko AR2 Racer. Das Heck habe ich selbst laminiert. Die Batterie ist im Boot untergebracht – Platz für Gepäck gibt es leider nicht.

Für die Scheibe verwendete ich drei Millimeter dickes getöntes Plexiglas. Mit dem Heißluftfön ließ es sich gut biegen. Der Wasserkühler im Heck ist von einem VW Polo. Die Verbindung zum Motor schaffen mit Stahlgewebe ummantelte Kühlerschläuche. Den Lüfter entnahm ich einem BMW 320D. Er wird über ein Lastrelais gesteuert.

Die Bremsanlage wird komplett am Lenker bedient. Ich habe zwei Spiegler-Radialpumpen auf einer gemeinsamen Trägerplatte so versetzt montiert, dass sie zusammen oder auch einzeln bedient werden können.

Die Beiwagenschwinge wird in Kegelrollenlagern geführt. Der Lagerbock samt Achse ist mit dem Chassis verschraubt.







Der obere Hebel wirkt auf eine Sechskolben-Nissinzange im Vorderrad, eine Zweikolben-Zange von Brembo am Beiwagen und eine Vierkolben-MV-Zange im Hinterrad. Mit dem unteren Hebel gebe ich Druck auf die Vierkolben-Porschezange im Vorderrad und eine Zweikolben-Brembo-Zange im Beiwagen. Alle Bremsleitungen gehen zu einem zentralen Verteilerblock. So kann ich, falls nötig, die Verteilung der fünf Bremsättel auf die zwei Bremspumpen ändern. Geschaltet wird das Getriebe mit zwei Drucktastern am Lenker. Über zwischengeschaltete Lastrelais bekommt ein mit zwei Spulen bestückter Elektromagnet Strom für die gewählte Arbeitsrichtung. Die Rückstellung in Nulllage übernimmt der Schaltautomat des Getriebes. Der spannendste Moment war jedoch, als ich das erste Mal den Starterknopf drückte. Bis zu diesem Zeitpunkt wusste ich nicht, ob der Motor tatsächlich den Unfall unbeschadet überstanden hatte und läuft. Aber er erwachte ohne Murren. Was für ein Sound! Die ersten Probefahrten zeigten mir, dass die Beiwagenfederung zu weich war und auch das Lenkgestänge noch kleine Änderungen nötig hatte. Nach durchgeführter Modifikation liegt das Gespann jetzt wie ein Brett und geht ab wie Schmidts Katze – vorausgesetzt, man hat keine Angst vor hohen Drehzahlen. Richtig Leistung steht erst ab 7000 U/min bereit, ab 8000 wird

es dann lustig, bis die Drehzahlmessernadel locker die Zahl 13.000 erreicht. Zur dieser Motorcharakteristik passt die leicht nach vorne geneigte Sitzhaltung, sozusagen eine Angriffsstellung.

Die Kombination von Spiegler-Radialpumpe mit der Tocio-Zange ist erste Sahne. Nur die Porsche-Zange werde ich wohl auch noch durch einen Tocio-Bremsattel ersetzen. Die Porsche-Zange verzögert nach meinen Dafürhalten nur ungenügend.“

Drei Jahre lang baute Roland an seinem MV-Gespann. Die Krönung war einen Tag vor dem EGT der Besuch des holländischen TÜVs in seiner Werkstatt. Auch wenn die holländischen Vorschriften weniger bürokratisch sind als die deutschen Regelungen, so ist es doch eine große Anerkennung, dass die Umbauten problemlos eingetragen wurden.

Das weltweit einzige MV Agusta-Gespann ist mehr als ein Eyecatcher. Es ist ein Traumgespann. Die sportliche Philosophie des Solomotorrades hat Roland kompromisslos auf das Gespann übertragen. MV Agusta schrieb Motorradgeschichte, Giacomo Agostini ein wichtiges Kapitel der Rennsport-Geschichte. Und Roland Herbig? Er schuf mit dem einzigartigen MV-Agusta-Gespann einen neuen Stern am Himmel des Domenico Agusta.



*Roland Herbig/Martin Franitz*

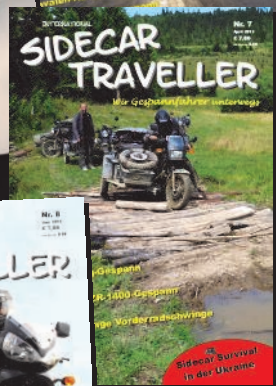
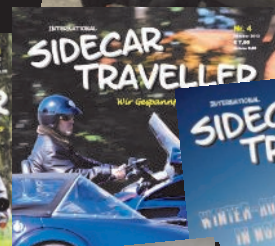
Was Roland erneut umbaute, die Verbesserungen und vor allem seine Erfahrungen mit der italienischen Diva finden Sie in der Ausgabe Nr. 12 der Internationalen Gespannzeitschrift SIDECAR-TRAVELLER.

[www.sidecar-traveller.com](http://www.sidecar-traveller.com)



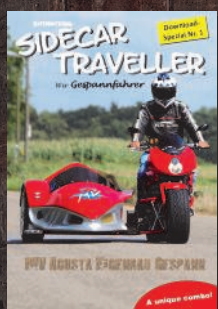
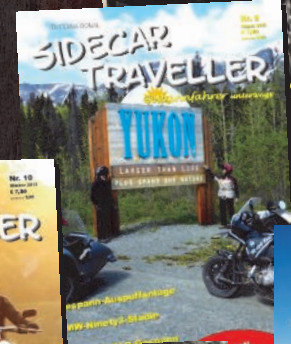
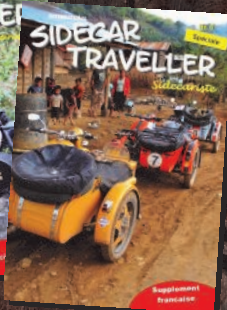
INTERNATIONAL

# SIDECAR TRAVELLER



Wir öffnen die Tür in die faszinierende Welt der Gespanne!

Alle zwei Monate erneut!



[www.sidecar-traveller.com](http://www.sidecar-traveller.com)